

125.38
RAE
S e1

STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR SEMARANG



TESIS

**untuk memenuhi sebagian persyaratan
mencapai derajat Sarjana S-2**

Magister Teknik Arsitektur

Diana Rachmawati
L 4B000168

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2002**

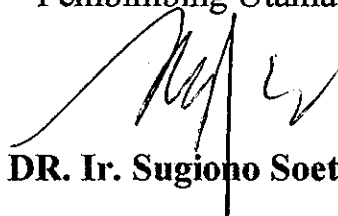
Tesis

STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR

Dipertahankan di depan dewan penguji
Pada tanggal 13 Juli 2002

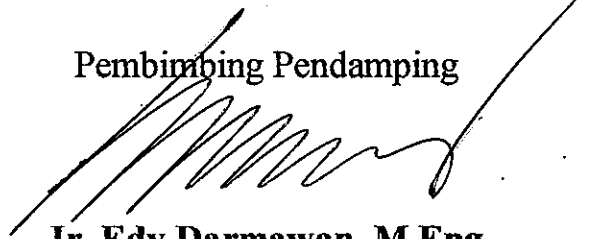
Tesis ini telah diterima
Sebagai persyaratan memperoleh gelar Magister Teknik
Bidang Ilmu Arsitektur

Pembimbing Utama



Prof. DR. Ir. Sugiono Soetomo, DEA

Pembimbing Pendamping

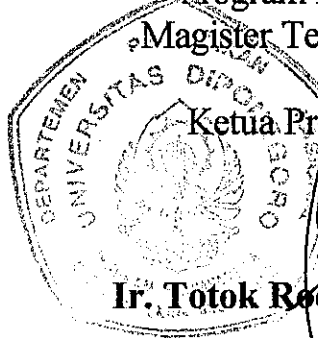


Ir. Edy Darmawan. M Eng

Semarang, 13 Juli 2002

Universitas Diponegoro
Program Pascasarjana
Magister Teknik Arsitektur

Ketua Program Studi



Ir. Totok Roesmanto, M Eng

KATA PENGANTAR

Puji syukur kami panjatkan kehadiran Allah SWT, atas limpahan rahmat dan hidayahNya, sehingga thesis yang berjudul “STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR SEMARANG” dapat diselesaikan.

Pertama-tama kami ucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada Prof.Dr.Ir. Sugiono Soetomo,DEA , dan Ir. Edy Darmawan M Eng ; yang telah membimbing kami dengan kesabaran yang tak mengenal lelah. Terima kasih juga kami ucapkan kepada Ir. Totok Roesmanto M,Eng selaku Ketua Program Magister Teknik Arsitektur Pasca sarjana UNDIP, serta seluruh Bapak dan Ibu dosen Program Studi MTA dan semua pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu.

Mudah-mudahan thesis ini dapat bermanfaat bagi ilmu pengetahuan khususnya dan masyarakat pada umumnya.

Akhir kata kami ucapkan terima kasih yang sangat mendalam kepada keluarga yang telah memberikan kesempatan dan semangat pada kami dalam menyelesaikan thesis ini.

Semarang, Juli 2002

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa tesis ini adalah hasil pekerjaan saya sendiri dan didalamnya tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan\ tinggi dan lembaga pendidikan lainnya. Pengatahuan yang diperoleh dari hasil penerbitan maupun yang belum/tidak diterbitkan, sumbernya dijelaskan didalam tulisan dan daftar pustaka.

Semarang, Juli 2002

Diana Rachmawati

L4B000168

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
DAFTAR LAMPIRAN	xi
ABSTRAKSI	xii
BAB I PENDAHULUAN	
1.1. Latar Belakang	1
1.1.1. Masalah <u>Utama</u> Perencanaan dan Perancangan Sistem Sirkulasi di Kawasan Johar	3
1.1.2. Sirkulasi dan Ruang Parkir dalam Konteks Urban Desain	5
1.2. Perumusan Masalah	12
1.3. Tujuan Penelitian	13
1.4. Manfaat Penelitian	13
1.5. Lingkup Penelitian	14
1.6. Keaslian Penelitian	15
BAB II TINJAUAN PUSTAKA DAN PARAMETER PENELITIAN	
2.1. Tinjauan Pustaka	17
2.1.1. Perkembangan Kawasan Johar	17
2.1.2. Kawasan Pusat Perdagangan	22

2.1.3. Parkir Sebagai Fasilitas Pendukung Kawasan Pusat Perdagangan	24
2.2. Parameter Penelitian	30
2.2.1. Parking Sistem	30
2.2.2. Aspek – aspek Fisik yang Berpengaruh terhadap Parkir	35
2.2.3. Aspek – aspek Nonfisik yang Berpengaruh terhadap Parkir	42
2.3. Hipotesa	44

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Materi Penelitian	45
3.2. Alat Penelitian	45
3.3. Jalannya Penelitian	46
3.4. Penentuan Populasi dan Lokasi Sampel	49
3.5. Variabel Penelitian	51

BAB IV TINJUAN KAWASAN PENELITIAN

4.1. Tata Guna Lahan	52
4.1.1. Tata Guna Lahan	52
4.1.2. Intensitas Guna Lahan	53
4.2. Ruang Publik	54
4.3. Sirkulasi dan Transportasi	57
a. Sirkulasi	57
b. Transportasi	60
4.4. Sistem Parkir	61
4.5. Aktivitas, Kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir	63
4.5.1. Aktivitas	63

4.5.2. Kapasitas dan Kebutuhan Ruang	64
4.6. Persepsi Pengguna Ruang Publik	67

BAB V ANALISA

5.1. Analisa Tata Guna Lahan	70
5.1.1. Analisa Tata Guna Lahan	71
5.1.2. Analisa Intensitas Guna Lahan	73
5.2. Ruang Publik	75
5.2.1. Jalur Pedestrian	76
5.2.2. Sektor Informal	78
5.2.3. Area Parkir pada Ruang Terbuka	81
5.3. Sirkulasi dan Transportasi	83
5.3.1. Aksesibilitas	85
5.3.2. Transportasi	93
5.4. Sistem Parkir	96
5.4.1. Sistem Parkir di Gedung	96
5.4.2. Sistem Parkir di Badan Jalan	101
5.5. Aktivitas, Kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir	104
5.5.1. Kaitan Aktivitas terhadap Kebutuhan Parkir	104
5.5.2. Kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir	107
5.6. Analisa Persepsi Pengguna terhadap Parkir	118
5.7. Temuan Analisa	129

BAB VI KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan	133
-----------------	-----

DAFTAR PUSTAKA**LAMPIRAN - LAMPIRAN**

DAFTAR TABEL

Nomer	halaman
1. Diagram Pola Pikir	16
2. Fase Perkembangan Kawasan Johar menjadi CBD	20
3. Standar Kebutuhan Parkir Berdasarkan Ukuran Perkendaraan	28
4. Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir	29
5. Penentuan Satuan Ruang Parkir	29
6. Lahan dan kegiatannya	52
7. Tujuan Pengunjung ke Kawasan Johar	53
8. PKL dalam Jumlah, Macam dan Luas	55
9. Aktifitas-aktifitas pada Ruang Publik	55
10. Asal Arah Datang Pengunjung ke Kawasan Johar	58
11. Karakter Jalan di Kawasan Johar	60
12. Moda Transportasi	61
13. Sstem Parkir	62
14. Bangunan, Luas dan Karakter	65
15. Akumulasi Parkir Mobil dan Motor pada Gedung	66
16. Akumulasi Mobil pada Badan Jalan	66
17. Luas Jalan terpakai PKL dan Curb Parking	67
18. Informasi Keberadaan Gedung Parkir	69
20. Karakter Bangunan pada Kaewasan Studi	73
21. Karakter Sistem Parkir Off Street	96
22. Karakter Sistem Parkir di Badan Jalan	101
23. Perbandingan Penggunaan Area Parkir terhadap Kapasitas tersedia	114
24. Kapasitas Daya Tampung Area Parkir di Badan Jalan	117
25. Hubungan Lokasi Parkir terhadap Kedekatan Tujuan	123
26. Penilaian Persepsi Pengguna terhadap Ruang Parkir	124

DAFTAR GAMBAR

No.	Halaman
1. Peta Kota Semarang	14
2. Peta Lokasi Penelitian	14
3. Sistem Parkir KISS AND WALK	30
4. Sistem PARKING ROWS	31
5. Sistem PARKING ALLEY	31
6. Sistem SRTEET PLAZA	31
7. Sistem PARKING ALLE	32
8. Sistem Square and Courtyard	32
9. Sistem PARKING ON THE SIDE	33
10. Sistem HIDDEN PARKING	33
11. Sistem STRUCTURED PARKING	34
12. Sistem CORNERSTONE PARKING	34
13. Sistem CALMING THE SEAS	35
14. Zona Ruang Parkir Kawasan Perdagangan Johar	38
15. Pengguna Ruang Publik	56
16. Sirkulasi Kawasan Johar	57
17. Pintu Masuk Keluar Metro	59
18. Pintu Masuk Pintu Keluar SCJ	59
19. Pintu Sekaligus Pintu Keluar Gedung Parkir	59
20. Sistem Parking	63
21. Grafik Prosentase dari area parkir yang di pilih	68
22. Peta Tata Guna Lahan beserta prosentase penggunaan tiap lahan	72
23. Solid & Void Intensitas Guna Lahan Kawasan	75
24. Tapak – tapak yang dilewati pejalan kaki	78
25. Tempat yang dipakai Sektor Informal	80
26. Grafik Pemakaian Jalan oleh PKL	81
27. Lokasi Area Parkir dan Aktifitas pada On Street	82
28. Peta Sirkulasi Kawasan Johar	84
29. Grafik Prosentase Kedatangan	86
30. Akses ke Metro	86
31. Akses ke Shopping Center Johar	88
32. Akses ke Gedung Parkir	90
33. Akses Parkir Jl. Agus Salim & Jl. AR Hakim	91
34. Akses ke area Parkir Jl. Alun-alun Barat & Jl. Alun-alun Selatan	92
35. Tempat-tempat Area Parkir di Badan Jalan	95
36. Denah Ruang Parkir Metro dg. Sistem Parkir yang dipkai	98
37. Denah Ruang Parkir SCJ dg. Sistem Hidden Parking	99
38. Denah Ruang Parkir Gedung Parkir lantai5	100
39. Denah Ruang Parkir On Street	104
40. Grafik Tingkat Pengenalan Pengunjung terhadap Gedung Parkir	123
41. Grafik Tujuan Pengunjung ke Kawasan Jihad	125
42. Grafik Arah Kedatangan	125

43. Grafik Area Parkir yang Dipilih	126
44. Grafik Penilaian Persepsi Pengguna terhadap Parkir di bangunan	127
45. Grafik Faktor Penilaian Persepsi Pengguna	128
46. Overlapping	134

DAFTAR LAMPIRAN

Nomer

1. Instrumen Penelitian Studi Ruang Parkir di Kawasan Johar
2. Tabel Jumlah PKL, Macam Dagangan dan Luas Jalan yg. Dipakai PKL

ABSTRAK

Kawasan Johar yang terletak di Semarang Kota Lama merupakan kawasan pusat perdagangan (CBD) dengan skala Kota dan Propinsi, keberadaannya yang sangat penting dan strategis ini membawa dampak terhadap ruang parkir.

Keberadaan tempat parkir sangat menentukan hidup tidaknya suatu kawasan komersial (Irvine Company dalam Teori Perancangan Kota oleh Andy Kirana 1990/1991).

Adapun masalah perparkiran yang terdapat di kawasan johar adalah sering terjadi kemacetan pada jalur-jalur kawasan terutama pada jalur jalan Agus salim, kawasan sangat padat dan kacau hingga kendaraan hanya berjalan dengan kecepatan 0 – 3 km/jam serta penggunaan ruang parkir bangunan (off street) tidak optimal akan tetapi dilain pihak justru pengunjung lebih banyak memanfaatkan parkir dibadan jalan.

Kapasitas ruang parkir pada bangunan (off street) tidak optimal penggunaannya sedangkan penggunaan parkir pada badan jalan (on street) melebihi daya tampungnya. Akibat penggunaan ruang publik yang melebihi batas ini sirkulasi kawasan terganggu dan sering terjadi kemacetan. Masalah bertambah karena sirkulasi yang ada tidak mampu mendistribusikan arus pergerakan (pejalan kaki & kendaraan), dan membuat pengguna kurang mengenali dan enggan menggunakan fasilitas Gedung Parkir yang notabene jauh dari tujuan kebanyakan pengunjung.

Ternyata penyebab kekacauan dan kekumuhan kawasan yang berkaitan dengan perparkiran adalah bahwa : tataguna lahan dengan intensitas dan aktifitas tiap-tiap bangunan mempunyai kemampuan berbeda-beda dalam menggerakkan pengguna kawasan yang pada akhirnya mempengaruhi kualitas urban desain, karena aktifitas kegiatan lebih tertumpu pada satu jalur yang sekaligus merupakan jalur utama. Dilain pihak ruang publik pada kawasan ini bisa dikatakan hanya berupa jalur jalan saja, sedang aktifitas tertumpu pada jalur jalan utama (Jl. Agus Salim) dan jalur ini merupakan jalur 2 arah.

Dalam tulisan ini dibahas bagaimana memecahkan masalah tersebut yaitu dengan mencari faktor-faktor fisik dan non fisik yang berpengaruh terhadap perparkiran. Faktor fisik ini berkaitan dengan tataguna lahan, ruang publik dan sirkulasi dan transportasi sedang masalah yang berkaitan dengan non fisik berhubungan dengan persepsi pengguna parkir. Dengan mengetahui penyebabnya, dimaksudkan agar pengunjung menggunakan fasilitas parkir yang telah disediakan (SCJ, Metro dan Gedung Parkir) sehingga penggunaan ruang publik tidak berlebihan dan kegiatan ruang publik tidak tertumpu pada satu titik.

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif rasionalistik menurut Muhajir (1996) memerlukan kerangka teoritik yang disusun dari teori-teori dan buah pikiran para pakar untuk kemudian dikonstruksikan menjadi grand concept.

ABSTRACT

Area Johar, which located at Semarang Old City, is Central Business District (CBD) with City and Province scale, it very important and strategic existence is carrying out an impact to parking lot.

Existence of parking lot is determining a live or not once commerce area (Irvine Company in Urban Planning Theory by Andi Kirana 1990/1991)

Parking trouble which can be found at Area Johar is ofently happened jamming at traffic lines especially at Agus Salim Street line, this is very crowded and disarray until the vehicle can only run with speed between 0-3 km/hour and using of building parking lot (off street parking) is not optimal but at the other side precisely visitor much more using a curb parking (on street parking).

A using parking lot capacity at building parking lot is not optimal while using curb parking is more than it is capacity. Consequence using a public space, which crosses over the line that is circulation of area, is disturbs and often happen jamming. Trouble is increace because a present circulation can not afford distribution of movement flow (pedeatrian and vehicle), and make user knowing and unwilling to use a parking lot facilities which nota-bene far from mostly visitor object.

Apparently cause of confusion and dirtiness area which is interrelated with parking is that : area using system with intensity and activity each building have a different capability in moving area user that finally influence urban design quality, because this activity is more concentrate on one way line which is also a main entrance. On the other side public space in this area can be say only in the form of traffic line, while the activity is concentrate on the main traffic line (Agus Salim Street had is two way line).

In this article are studies how to solve that problem that is with finding physical factor and non-physical factor which is influence to parking matter. This physical factor interrelated with area using system, public space also with circulation and transportation while the problem that interrelated with non-physical factor is connected with parking lot user peception. With knowing the cause of this problem, mean in oeder that visitot using a parking lot facilities which is provided (Shopping Center Johar, Metro Hotel Plaza and Parking Building 5-floor) until non using of parking lot is not over and activity of public space is not over and activity of public space not only interrelated to one place.

This research is rationalistic qualitative research according ti Muhajir (1996) needing a theoretical framework, which is arrange from theories and thought of expert in order to be contract to grand concept.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Perkembangan kota-kota dewasa ini laju dengan cepat diiringi dengan pertumbuhan sosial budaya, ekonomi dan penduduk. Disamping itu perkembangan dan pertumbuhan kota juga dipengaruhi oleh kondisi geografis lingkungan, terutama pada kota-kota yang berada di daerah pantai yang landai, pada jaringan transportasi dan pada jaringan hubungan antar kota (Gallion, Eisner, 1975 : 47).

Menurut Lynch, perkembangan kota tergantung dari lokasi, kepadatan kota, dan berkaitan dengan masa lalu atau sejarah terbentuknya kota serta berkaitan dengan masa yang akan datang (Lynch, 1992 : 254).

Sebagaimana telah kita ketahui bahwa kota Semarang pada awal mulanya merupakan kota tradisional, tata spasial pusat Kota Tradisional ditandai dengan :

- adanya ruang terbuka (alun-alun) sebagai pusat kawasan yang berfungsi sebagai pusat aktifitas masyarakat, tempat berkumpul dan pusat aktifitas masyarakat, ruang komunikasi sosial,
- tempat perdagangan (pasar), pasar Johar
- fungsi keagamaan ditandai dengan adanya masjid Jami' yang dalam hal ini adalah Masjid Besar Kauman, tempat kedianman pengusaha (kabupaten) serta adanya kampung tradisional.

Selain itu berkembangnya suatu kawasan tergantung pada faktor *spasial* dan *aspasial*. Faktor *spasial* ini menyangkut karakteristik ruang yang terdiri dari faktor

internal (lokasi, peruntukan lahan) dan faktor eksternal (aksesibilitas, prasarana, katifitas dan fasilitas umum)

Sedangkan faktor *aspasial* tidak berkaitan langsung dengan aspek spasial tetapi tergantung dari faktor ekonomi, politik dan budaya, yang pada akhirnya berpengaruh terhadap perubahan fisik dan non fisik sebagai manifestasi dari jatidiri.

Menurut **Zahnd (1999)** Dinamika kota akan dipengaruhi oleh perkembangan masyarakat atau sebaliknya dan dinamika ini terjadi secara alamiah sebagai sebuah konsekuensi adanya kehidupan yang terus berlangsung, namun demikian dinamika tidak terlepas dari prinsip arsitektur kota.

Demikian pula oleh **Sijmons Dirk (1994)** Kota adalah tempat dimana perubahan berlangsung terus menerus sebagai fenomena tersendiri yang tidak bisa dihentikan, kemampuan untuk berubah adalah suatu kualitas yang seharusnya dianggap sebagai suatu yang menentukan arti dari suatu bentuk yang luas, sehingga dengan demikian bentuk kota tidak akan pernah selesai dan bentuk kota tidak akan pernah sempurna.

Menurut **Spiro Koztof (1991)**, menyatakan bahwa pembentukan kota terbagi secara teknis (Kota Terencana / **Planned City**) dan penyusunan secara organis (Kota Tumbuh/ **Unplanned City/Growth City**). Sedang wujud fisik embrio suatu kota baik kota yang direncana maupun yang tidak terrencana / tumbuh alami, tidak akan pernah lepas dari manifestasi kehidupan yang terakumulasi dari waktu ke waktu yang diwarnai dengan dinamika perkembangan.

Setelah kemerdekaan kota Semarang telah tumbuh sebagai kota transisi. Istilah 'kota transisi' sebenarnya diperuntukkan untuk menyebut perkembangan kota-kota Eropa paska Revolusi Industri abad-19. Sebelum revolusi industri barang-barang dirangkai

dengan tangan (*hand craft*) dengan adanya mesin barang-barang diproduksi secara masal dengan mesin. Sehingga pergerakan material dari pabrik ke konsumen, pengembangan transportasi menjadi sangat vital. Akibatnya perkembangan kota demikian pesatnya dan kota makin sesak dan padat, daerah strategispun mempunyai nilai tinggi dan lahan menjadi mahal.

Kondisi demikian dialami kota Semarang pada tahun 1970-an sebagai kota industri dan perdagangan, pengembangan kota didominasi oleh pertimbangan lancarnya distribusi barang baku ke pabrik dan hasil industri ke pasar. Tekanan ini demikian kuatnya sehingga mengesampingkan dan menggusur produk-produk kota yang merupakan warisan budaya, yang dianggap tidak lagi penting. Kawasan ini berkembang dari tahun ke tahun hingga menjadi Kawasan Pusat Perdagangan (CBD).

Kawasan Pasar Johar berkembang menjadi pasar berskala kota, berbagai petumbuhan terjadi sebagai contoh berdirinya bangunan-bangunan fungsional seperti Bank Pembangunan Daerah (BPD), Hotel Metro dan pertokoannya, Dept.Store Matahari, menjamurnya para pedagang kaki lima yang ingin mengadukan nasibnya di kota besar. Sedangkan pasar ini mempunyai potensi dan menguntungkan banyak pihak baik pihak masyarakat golongan rendah, menengah dan golongan berkantong tebal maka perlu untuk mengetahui faktor-faktor apa sajakah dan bagaimana dampaknya pada perkembangan dimasa datang yang dalam hal ini hanya dikaitkan dengan masalah perparkiran.

1.1.1. Masalah Perencanaan dan Perancangan Sistem Sirkulasi di Kawasan Johar

Adapun masalah perencanaan dan perancangan sistem sirkulasi yang terjadi di Indonesia secara tidak langsung berakibat pula pada permasalahan di Semarang khususnya di kawasan Johar antara lain :

- a. Belum tersedianya perangkat perancangan urban yang dimiliki pengelola, sehingga pertumbuhan sistem sirkulasi yang sangat cepat, sedang bentuk penanganan sistem sirkulasi yang selama ini dilakukan bersifat *sektoral dan sporadis*. Aspek sirkulasi yang dilihat hanya teknis pergerakan kendaraan saja, tanpa memandang aspek-aspek yang terkandung dalam urban. Selain itu penanganan untuk suatu lokasi tidak memperhatikan kawasan yang ada disekitarnya, penyelesaiannya terkesan tidak berkesinambungan. Sehingga hasil yang dicapai sangat temporal, bahkan penyelesaian suatu lokasi dapat berdampak buruk pada lokasi lain.
- b. Adanya kekhasan nilai-nilai sosial budaya masyarakat Indonesia yang berkaitan dengan jalur jalan, yang selama ini aspek sosial budaya masyarakat dianggap tidak mempengaruhi perencanaan dan sistem perancangan sistem sirkulasi. Penyelesaian yang muncul *tidak mengakar pada masyarakat pemakainya*. Sebagai contoh pada kawasan penelitian hampir setiap jalur jalan dimanfaatkan oleh PKL. Mereka menganggap jalur jalan yang berada pada kawasan Johar merupakan space untuk berjualan apalagi kawasan Johar merupakan kawasan strategis, sehingga jumlah mereka dari tahun ke tahun meningkat dan keberadaannya yang tidak teratur menambah kekacauan dan kekumuhan kawasan. Selain itu jalur jalan dimanfaatkan pula sebagai tempat mangkalnya becak-becak dan ojek serta tempat parkir kendaraan bermotor, seperti jl. Agus Salim yang merupakan jalan utama menuju kawasan Johar dan dipakai 2 arah maka dengan adanya PKL-PKL dan parkir di jalan akan

mempersempit jalur ini. Akibatnya kekacauan lebih banyak terakumulasi pada jalur ini. Akan tetapi fenomena ini hanya dianggap sebagai pelanggaran ketertiban saja oleh pengelola kota, padahal masalah ini layak diangkat sebagai potensi kehidupan urban dan keberhadaannya perlu diperhitungkan dalam pemecahan perencanaan dan perancangan sistem sirkulasi, terutama pada kawasan komersial, seperti kawasan Johar. Sehingga diharapkan pemecahan sistem sirkulasi yang dihasilkan merupakan bentuk teknis yang berdimensi sosial.

Kebebasan bergerak yang ditimbulkan oleh revolusi dalam transportasi telah mencapai suatu titik yang pada saat ini menjadi masalah untuk memperlambat dan menggantikan pergerakan(**Athur B. Gallion, FAIA, Urban Design, 1982**)

Kendaraan bermotor terperangkap dalam sistem jaringan yang kacau, tetapi bila rute transportasi diperbaiki harus ada suatu tempat untuk parkir di tempat tujuan. Jumlah kendaraan semakin banyak memenuhi jalan dan terperangkap dalam kemacetan lalu lintas yang dibuatnya sendiri. Kendaraan bermotor yang dulu dikaitkan dengan status sosial dan kebebasan orang untuk bergerak kapan saja, dimana saja, dan dengan kecepatan apapun sekarang merupakan ilusi yang mengambang.

1.1.2. Sirkulasi dan Ruang Parkir dalam Konteks Urban Desain

Kota adalah wujud lingkungan binaan dalam skala besar, kota juga merupakan benda budaya karena terdiri dari tatanan fisik hasil ciptaan manusia dan digunakan untuk kepentingan manusia dalam segala aspeknya.

Sehingga dapat dikatakan bahwa kota merupakan penjabaran dari kekuatan masyarakat didalamnya. Penjabaran dari kekuatan sosial, politik, ekonomi dan budaya masyarakatnya diwujudkan dalam bentuk fisik berupa jalur-jalur jalan, bangunan-bangunan, ruang terbuka beserta segala isinya.

Jalur jalan merupakan sarana untuk pergerakan manusia dalam memenuhi kebutuhannya. Jalur jalan merupakan ungkapan kondisi masyarakat pemakainya (Kirana Andy, Teori Perancangan Kota 1991). Oleh karenanya keberadaan jalur jalan / sistem sirkulasi tidak dapat lepas dari tatanan bangunan dan ruang-ruang terbuka disekitarnya serta kondisi-kondisi masyarakat kotanya.

Perkembangan lingkungan perkotaan pada jaman modern mengakibatkan terbebannya fungsi kota, kota menjadi pusat kegiatan industri, perdagangan, jasa, pemerintahan, hunian dan sebagainya. Sebagai dampaknya adalah perlunya aksesibilitas tinggi, berkurangnya lahan, rapatnya gugusan bangunan sehingga mengakibatkan menurunnya kualitas lingkungan binaan secara umum baik nilai-nilai fisik maupun budayanya. Sedangkan menurut **Hamid Shirvani** dalam *The Urban Design Process*, perancangan Urban adalah bagian dari proses perencanaan yang berkaitan dengan kualitas fisik lingkungan. Perancangan urban ditujukan untuk kepentingan umum dengan batas perancangan dari eksterior bangunan-bangunan pribadi sampai ke ruang luar.

Ruang luar yang dalam hal ini adalah jalur pedestrian ternyata dipakai untuk ruang parkir, suatu pertanyaan menarik yang diajukan oleh Mark C. Childs dalam bukunya *Parking Space "Where is it safest to the general public to locate parking ?"* (Mark Childs, 1999). Belum ada data yang dapat menjawab pertanyaan tersebut, meskipun lokasi, desain maupun regulasi tentang parkir dipinggir jalan sudah dapat meningkatkan

keamanan, mengurangi gangguan terhadap jalur lalu lintas, dan dapat meminimalkan konflik terhadap pencapaian kendaraan darurat.

Suatu pengalaman yang dipaparkan oleh Mark C.Childs bahwa kecelakaan non highway terjadi di curb parking (parkir pinggir jalan) karena curb parking mengurangi kapasitas jalan, juga menghalangi pencapaian untuk kendaraan yang bersifat emergency, sedang tercatat bahwa 90 % mobil-mobil pribadi tidak berada dijalanan akan tetapi berada di suatu tempat parkir.

Namun untuk kasus parkir pinggir jalan di Jl. Agus Salim dapat secara mudah dijawab, bahwa parkir pada tempat tersebut mngurangi keamanan, mengganggu lalulintas. Hal ini disebabkan karena bahu jalan dipakai untuk bermacam-macam aktifitas diantaranya oleh PKL-PKL baik yang memakai gerobak dorong maupun yang tinggal ditempat, pejalan kaki, parkir mobil dan mangkalnya becak-becak.

Belum adanya peraturan yang mengatur persyaratan parkir untuk investasi pembangunan gedung-gedung fasilitas umum di Semarang , Jateng maupun Nasional. Pengelolaan parkir masih bersifat spasial tidak/ belum dipikirkan secara menyeluruh dan belum dapat memberi kontribusi yang maksimal.

Dalam konteks urban desain masalah perparkiran berkaitan pula dengan elemen urban lainnya antara lain :

a. Tata guna lahan

Jalur jalan merupakan media transportasi pergerakan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, hubungan transportasi dengan tataguna lahan sangat erat

pola pengembangan lahan akan mempengaruhi sistem transportasi demikian pula sebaliknya bentuk susunan sistem sirkulasi mempengaruhi pola pengembangan lahan.

Sebagai contohnya adalah, perkembangan penduduk yang sangat pesat membutuhkan tempat hunian, maka dibangunlah pemukiman-pemukiman baru, dengan dibangunnya pemukiman-pemukimnan baru maka dibangun pula transportasi yang menghubungkan pemukiman tersebut dengan sarana-sarana lainnya seperti

perkantoran, perdagangan dan lain-lain. Sebaliknya sirkulasi yang telah ada (sebelum terbangunnya lahan disekitarnya) seperti misalnya Kali Semarang maka sistem pola pengembangan lahan akan terpengaruh dengan bentuk pola sirkulasi yang ada..

Perencanaan tataguna lahan pada dasarnya bertujuan untuk mendistribusikan pertumbuhan kota agar tidak terpusat pada suatu kawasan terutama pusat kota (Kirana Andy, Teori Perancangan Kota 1991), mengurangi dan mengatur aksesibilitas ke kawasan pusat kota, mengalokasikan kawasan industri agar tidak mengkontaminasi daerah hunian, menjaga keseimbangan lingkungan alam dan melestarikan artefak yang memiliki nilai historis atau nilai-nilai budaya. Meningkatnya intensitas guna lahan sebagai zona perdagangan yang dapat dilihat dari makin luasnya areal perdagangan di kawasan ini, hal ini akan berakibat makin banyaknya ragam aktifitas sehingga kawasan semakin ramai dan padat.

Brabanbilla dan Cianni pada tahun 1977 menyatakan bahwa berbagai kecenderungan dalam perencanaan transportasi pada dasarnya bertujuan untuk :

1. Memperbaiki pola pergerakan di kawasan komersial kota (CBD)
2. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi
3. Mendorong penggunaan alat transportasi umum

4. Memperbaiki aksesibilitas ke kawasan komersial kota (CBD).

b. Ruang Terbuka

Telah disebut dimuka bahwa kota adalah *benda budaya*, sebagai benda budaya memiliki seni dan kaidah-kaidah estetika. Sehingga perancangan kota yang baik haruslah memperhatikan estetika penghuni dan pengamatnya secara psikis-visual. Pengaturan bentuk dan masa bangunan yang memperhatikan permainan komposisi masa bangunan dan ruang-ruang terbuka, pengaturan tanda-tanda akan terlihat indah dan enak dinikmati, dari jalur pedestrian dan daerah jalan. Pemberian citra yang dirancang secara baik akan memberi identitas suatu kawasan.

Menurut Irvine Compeni, bahwa kawasan suatu jalur jalan harus memberi pengalaman ruang sehingga harus dirangkai menjadi tontonan visual yang bermakna, maka dalam perancangan jalur sirkulasi harus memperhatikan :

1. Jalur jalan sebaiknya memberikan elemen-elemen ruang terbuka positif dengan cara :
 - menyeleksi dan menata elemen-elemen fisik yang kurang baik.
 - Mengatur ketinggian dan setback masa bangunan dan elemen-elemen yang berbatasan dengan jalan
 - mengatur jalur parkir dan jalur hijau
 - mengangkat potensi pemandangan alam yang dimiliki kawasan tersebut.
2. Jalur jalan harus dapat memberi orientasi pada pengemudi, dengan cara :
 - Menyajikan lansekap yang dapat mengangkat citra suatu kawasan
 - Membuat streetscape berupa street furniture dan penerangan jalan

- Mengatur sistem vista dan referensi visual untuk menonjolkan tataguna lahan dan landmark
- Membedakan hirarki dan fungsi jalan dengan pengaturan streetscaping, garis sepadan, setback

3. Sebaiknya sektor-sektor publik dan privat dikombinasikan dengan selaras.

c. Jalur Pejalan Kaki

Jalur pejalan kaki merupakan bagian dari konsep sirkulasi kota, namun di Indonesia dan khususnya di Semarang kawasan ini kurang diperhitungkan keberadaannya. Sebenarnya hanya kawasan ini yang mampu menyelenggarakan proses sosialisasi, di negara lain hal ini sangat disadari oleh pakar perencanaan kota.

Adapun jalur pejalan kaki pada daerah perkotaan mempunyai fungsi :

1. Sebagai fasilitas pejalan kaki

Jalur ini merupakan pelengkap jalan yang berada di kanan kiri jalan, keberadaannya berfungsi untuk menjamin keamanan dan kenyamanan pejalan kaki.

2. Sebagai keindahan kota

Perencanaan kota yang baik memperhatikan jalur pejalan kaki, hal ini akan menjadikan kota lebih manusiawi (Gideon, Golany dalam Teori Perencanaan Kota oleh Kirana Andy).

3. Sebagai media interaksi sosial

Adanya jalur pejalan kaki memberi kesempatan masyarakat untuk bertemu dan mengadakan kontak sosial.

4. Sebagai sarana konservasi kota

Adanya jalur pejalan kaki diharapkan volume kendaraan pada kawasan penelitian akan menurun sehingga dapat memberi kesempatan pada pejalan kaki untuk menikmati kota dengan aman.

5. Sebagai tempat bersantai

Jalur pejalan kaki ini dapat berfungsi pula sebagai tempat bersantai namun harus dilengkapi pula untuk tempat duduk dan bila memungkinkan adanya pepohonan.

d. Sirkulasi dan Parkir

Sistem sirkulasi kota sebagai perangkat fisik kota terdiri dari berbagai aspek, aspek-aspek tersebut mencakup : aspek pola, bentuk dan perlengkapan jalan; aspek lalu lintas serta aspek tempat parkir.

Unsur yang sangat penting dalam sirkulasi kota adalah tempat parkir kendaraan, keberadaannya sangat menentukan hidup tidaknya suatu kawasan komersial.

Adapun tempat-tempat parkir pada kawasan Johar adalah :

1. Tempat parkir jalan (*curb parking*), tempat parkir ini akan berakibat terganggunya kegiatan pada ruang terbuka disamping menambah beban fungsi jalan, sedangkan intensitas guna lahan yang tinggi pada kawasan ini telah membuat kelancaran sirkulasi terganggu.
2. Tempat parkir pada Hotel Metro Plaza, Shopping Center Johar dan Gedung Parkir lantai 5. Adapun kapasitas yang dimiliki tiap-tiap gedung tidak sesuai dengan jumlah kapasitas yang seharusnya ditampung.

1.2. Perumusan Masalah

Unsur yang sangat penting dalam sistem sirkulasi kota adalah tempat parkir kendaraan . Keberadaan tempat parkir terutama sangat menentukan hidup tidaknya suatu kawasan komersial, tetapi dilain pihak pengadaan tempat parkir dihadapkan pada masalah tingginya nilai lahan dan bila tidak direncanakan dengan baik dapat mengganggu kegiatan *street level* serta mengganggu pemandangan (Kirana Andy, Teori Perancangan Kota, 1991). Masalah parkir di Kawasan Pasar Johar telah lama ada, baik yang menyangkut minimnya tempat parkir, kekacauan kondisi parkir baik yang ada di dalam gedung maupun parkir di pinggir jalan. Untuk itulah dibangun tempat parkir, akan tetapi masalah perparkiran tidak berhenti setelah adanya gedung parkir. Bahkan dapat dilihat meskipun ada tempat parkir ruang-ruang terbuka yang tersediapun dipakai untuk ruang parkir. Dan sirkulasi yang terjadi sangat kacau, jalan mempunyai banyak fungsi di kawasan Pasar Johar ini (sebagai tempat parkir, tempat berjualan baik dengan dorongan yang bersifat semi permanen maupun permanen, tempat pejalan kaki karena pada kawasan ini beberapa tempat diantaranya tidak terdapat jalur pejalan kaki , tempat berhentinya kendaraan umum bus-bus, mangkalnya becak-becak serta tempat parkir kendaraan roda 4) sedangkan jalan yang ada tidak begitu lebar.

Sehingga dapat dikatakan bahwa masalah parkir di kawasan Pasar Johar menyangkut :

Faktor-faktor apa sajakah yang mempengaruhi pola ruang parkir pada Kawasan Johar dan yang dapat menjadi dasar pemecahan masalah parkir ditinjau dari persepsi penggunaanya

1.3. Tujuan Penelitian

1.3. Tujuan Penelitian

Berangkat dari permasalahan yang telah diungkap pada uraian diatas, maka yang menjadi tujuan penelitian adalah :

1. Meneliti pola ruang parkir yang dipengaruhi kegiatan dari bangunan – bangunan fungsional kawasan johar dan dari daya tarik kehidupan PKL di ruang terbuka.
2. Meneliti pengaruh kegiatan pada ruang terbuka (*public space*) terhadap masalah perparkiran.
3. Mengetahui pengaruh persepsi penggunaan parkir terhadap masalah perparkiran.

1.4. Manfaat Penelitian

Diharapkan hasil dari penelitian ini bermanfaat bagi ilmu pengetahuan untuk memperluas dan mempertajam wawasan mengenai masalah perparkiran di kawasan perdagangan yang actual. Diharapkan hasil penelitian dapat dipakai sebagai masukan untuk perbaikan kawasan perdagangan terutama yang berkaitan dengan perparkiran.

1.5. Lingkup Penelitian

Adapun penelitian ini dibatasi hanya pada pembahasan yang menyangkut sirkulasi dan parkir:

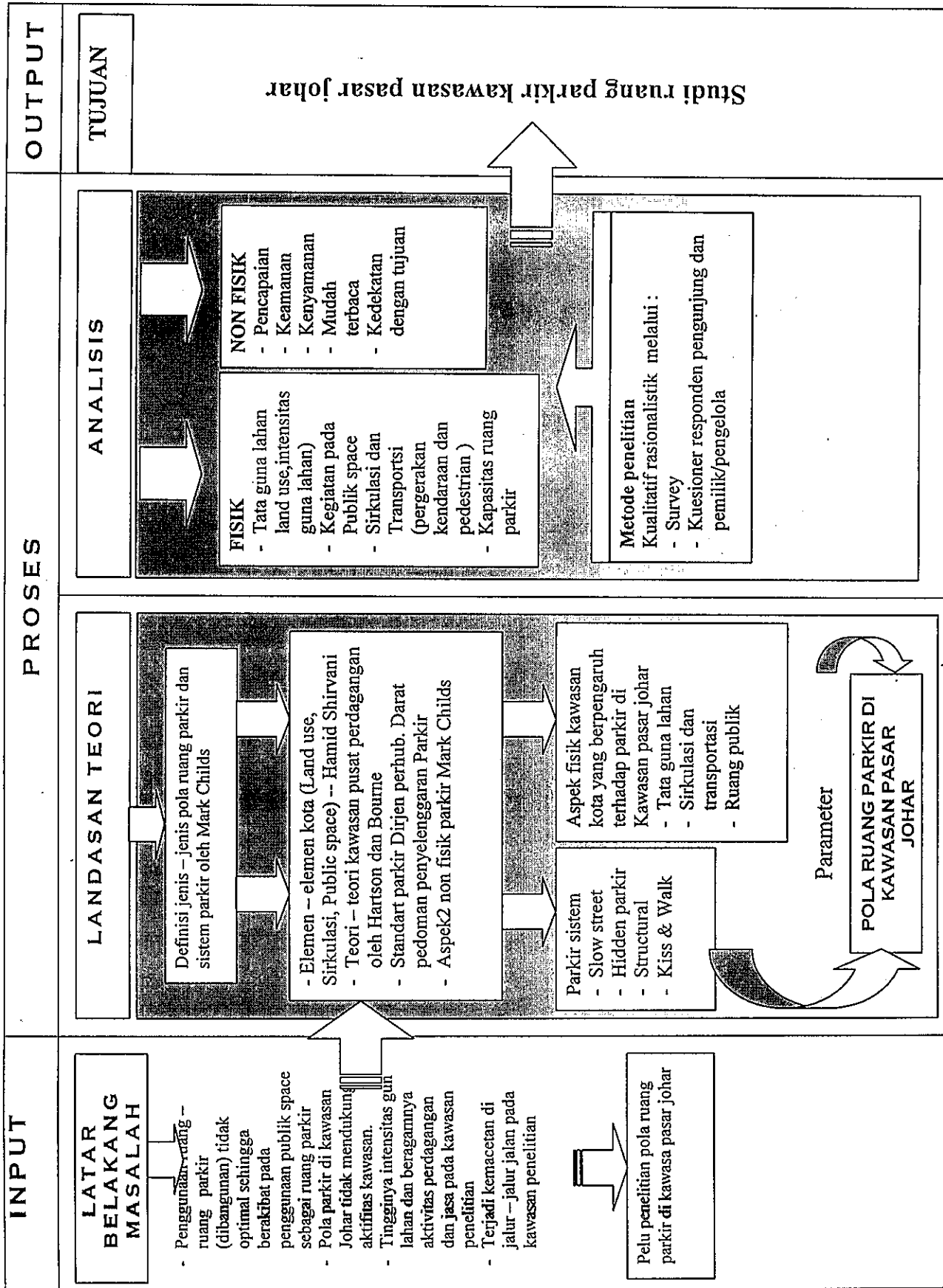
- Faktor-faktor yang mendorong timbulnya kekacauan lalu lintas kawasan yang dikaitkan dengan sirkulasi dan parkir.
- Bagaimana perilaku pengunjung dan PKL yang dikaitkan dengan sirkulasi dan parkir.

Adapun batas wilayah penelitian adalah :

1.6. Keaslian Penelitian

Sejauh pengamatan peneliti, penelitian yang membahas masalah kawasan Pasar Johar oleh Ir. Widyaningrum yang membahas masalah Jalur pedestrian di Kawasan Ruang Publik diinjau dari Aspek Kenyamanan dan Keamanan Pengguna , studi kasus Jalur Pedestrian Kawasan Perdagangan Johar Semarang.

- Oleh Ir. Nurini yang membahas masalah Pengaruh Perkembangan Fungsi Ruang Kota Terhadap Perubahan Struktur Morpologi Kawasan Perdagangan Johar Semarang
- Penelitian pasar Johar yang dilakukan oleh Bappeda dan bekerja sama dengan Fakultas Teknik UNDIP lebih menekankan pada revitalisasi kawasan Johar terutama pasar Johar dan saat penelitian dilakukan gedung parkir belum berdiri.
- Kemudian penelitian tentang “Perlindungan Perilaku Pasar Tradisional terhadap Perkembangan Kawasan Perdagangan Kota Semarang. Studi Kasus : Pasar Johar dan Pasar Peterongan”, yang dilakukan oleh kerjasama antara Bappeda dengan UNIKA Soegijopranoto Semarang, penelitian ini lebih menekankan perlindungan terhadap pengguna anantara lain penjual, pembeli, pengguna yang berkaitan dengan peraturan daerah perpasaran.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA DAN PARAMETER PENELITIAN

2.1. Tinjauan Pustaka

2.1.1. Perkembangan Kawasan Johar

Kota Semarang memiliki akar sejarah yang unik, perkembangan kota diawali dengan dua elemen fisik yaitu benteng (kota lama) dan kali Semarang. Fungsi kota Semarang sebagai pusat perniagaan dan pusat penyebaran agama Islam mulai terbentuk sejak Ki Pandan Arang mengembangkan pusat perwakilan pemerintahan Kerajaan Demak di Tirang Ampel yang selanjutnya dikenal dengan nama Bubakan. Kawasan Johar dahulu merupakan lokasi titik awal pusat pertumbuhan terbentuknya kota Semarang tahun 1500 – 1700. Saat itu kawasan dikenal dengan Sleko (daerah sepanjang kali). Kota Semarang merupakan kota pelabuhan yang amat penting, hal ini ditandai dengan datangnya bangsa Cina, Portugis, Melayu, India, Persia, Arab dan Belanda. Kemudian mereka membentuk pemukiman sendiri yang merupakan pemukiman etnis seperti pemukiman Cina di Gang Pinggir dan Gang Baru dan pemukiman Arab seperti Pekojan dan Petolongan.

Awal mulanya kawasan Johar berfungsi sebagai pusat kota Semarang dengan konsep kota Tradisional yang lengkap dengan alun-alun (ruang terbuka), pusat pemerintahan (Kanjengan), tempat ibadah (Masjid) dan pusat perdagangan (Pasar Johar).

Dalam buku riwayat Semarang (Liem Tjian Joe, 1993) awal tumbuhnya Pasar Johar sekitar tahun 1860 dimana waktu itu Pasar Johar masih menjadi satu dengan alun-alun sebelah Timur, berbatasan dengan jalan yang ditumbuhi pohon-pohon johar.

Aktifitas yang menonjol saat itu adalah :

- Tempat berkumpulnya keluarga yang akan menengok tahanan di penjara, sebelum dibolehkan masuk mereka menunggu dibawah pohon johar.
- Adanya kegiatan pasar yang menjual kebutuhan sehari-hari, yang pada saat itu disebut pasar Pedamaran

Disekitar penjara dimanfaatkan pedagang yang tidak tetap untuk berjualan barang dagangannya., perlahan-lahan daerah sekitar penjara menjadi ramai. Pada tahun 1865 bagian alun-alun sebelah Timur menjadi satu dengan pasar, karena tempat tersebut terdapat deretan pohon-pohon johar, maka oleh masyarakat dinamakan Pasar Johar.

Kondisi kawasan pasar Johar tahun 1880 mengalami perubahan pada pemanfaatan alun-alun, pada bagian sebelah Utara terbelah oleh Jalan. Pasar Johar makin tahun makin ramai dan mengambil peranan penting menggantikan peran Pasar Semarang (Pedamaran), sekitar tahun 1890 Pasar telah mampu menyaingi Pasar Pedamaran.

Pada tahun 1898 Pasar Johar tumbuh tidak teratur, oleh pemerintah Belanda dibuat petak-petak dengan tujuan kebersihan tempat dan didirikan los-los pasar dengan biaya yang dibebankan pedagang, pembagian petak pasar dilakukan dengan cara undian.

Pada tahun 1931 pasar Induk Johar mulai dibangun menempati bekas penjara, sedangkan penjara dipindahkan ke daerah Mlaten. Pada waktu itu Ir. H. Thomas Karsten seorang arsitek muda Belanda mulai merencanakan kota secara modern di Semarang, dengan konsep kota taman, pada tahun 1946 Kawasan Pasar Johar telah mengalami pembangunan.

Sejak berdirinya Pasar Johar pada tahun 1939 sebagai tempat perdagangan yang permanen, pertumbuhan ekonomi Kota Semarang meningkat pesat. Banyak pedagang

STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR

asing berdatangan dan juga pedagang pribumi yang menanamkan modalnya di kawasan tersebut. Sejak itu kawasan Pasar Johar dijadikan sebagai pusat perdagangan kota Semarang. (Endang cs, Kawasan Niaga Johar di Kota Semarang, 2001)

Pada tahun 1950 sebelah Barat Pasar Johar didirikan Pasar Ya'ik yang kegiatan utamanya pada sore atau malam hari. Pada tahun 1960 tumbuh kios-kios PKL, kemudian pada tahun 1970 Pasar Ya'ik diperluas kearah Barat dengan pembangunan Ya'ik Baru.

Kanjengan (bangsal Kabupaten Semarang) sekitar tahun 1975 dijadikan Pasar (Shopping Centre) Kanjengan, dan bangunan yang asli dipindahkan ke Gunung Talang daerah Sampangan yang pada saat ini telah musnah. Angkutan umum berkembang dengan munculnya bemo yang parkir disebelah Barat Pasar Johar, alun-alun terdesak pindah ke Sendowo, dan bekas parkir bemo sekitar tahun 1973 dibangun hotel dan pertokoan Metro yang masih ada hingga sekarang. Sekitar tahun 1980 Bubakan dijadikan pertokoan baru, disamping Bubakan yang semula adalah Pasar Lama Semarang, berubah fungsi yang dahulunya adalah asrama tangsi Belanda, sekarang menjadi Semarang Plaza.

Dengan adanya perkembangan yang pesat lambat laun citra kawasan Johar sebagai pusat kota semakin berkurang. Citra kawasan Johar sebagai pusa kota Semarang mengalami perubahan yang sangat mendasar sehingga mengurangi citra pusat kota. Namun demikian artefak yang masih cukup kuat sebagai pembentuk karakter Kawasan Johar adalah Kanjengan, Masjid Agung dan Pasar Johar.

Sejak tahun 1975 sampai sekarang menjadi kawasan perdagangan /CBD (Aunurroffieq, 1996). Pada tahun 1979 bekas Stasiun Kereta Api dijadikan terminal Bus Jurnatan, tetapi kemudian terminal bus dipindahkan ke Terboyo dan bekas Stasiun Kereta Api tersebut dibongkar dan dibangun pusat pertokoan Jurnatan sampai sekarang.

Tabel 2 Fase Perkembangan Kawasan Johar menjadi Kawasan Pusat Perdagangan

Fase perkembangan Johar didirikan 1939	Aspek yang mempengaruhi			Aspek yang terpengaruh			Keterangan
	Tata guna lahan	Masa bangunan	Ruang terbuka	Sirkulasi	Lokasi Parkir	PKL - PKL	
Tahun 1960	Masih merupakan bentuk kota tradisional, Alun-alun, Masjid dan Kanjengan	Kawasan pasar yang ada hanya pasar johar	Ruang terbuka dipakai sebagai tempat sosial budaya seperti parade dugderan	Arus lalu lintas belum begitu ramai	Menempati Alun-alun yang masih kosong	Belum terlihat PKL - PKL	Belum merupakan pusat kegiatan perdagangan
Tahun 1970	Dibangun Yaik (disebelah barat pasar Johar) untuk fasilitas perdagangan	Kepadatan sedikit bertambah	Ruang terbuka atau alun - alun mulai sebagian dimanfaatkan sebagai fasilitas perdagangan tapi masih ada alun - alun	Arus lalu lintas masih terlihat ramai	Lokasi parkir menempati lahan terbuka di depan pasar johar	Pedagang menempati los - los yang tersedia, tidak ada PKL - di jalan- jalan.	Masyarakat masih bisa memanfaatkan ruang terbuka sebagai ajang komunikasi dan budaya
Tahun 1975	Seluruh alun - alun penuh dengan bangunan komersial, Metro dibangun Yaik permai juga	Masa bangunan makin rapat dan void dan solid makin tidak seimbang	Ruang terbuka dengan cepat menjadi pertokoan SCJ dan Yaik Baru	Penduduk bertambah, mobilitas bertambah, sirkulasi mulai ramai, Jl. Agus Salim belum terlihat pemisahan jalur	Lokasi parkir berkurang hanya pada lahan yang sekarang berdiri hotel metro	PKL-PKL mulai tumbuh tetapi masih terlihat rapi	Kota lama tidak lagi menjadi pusat kota Semarang. Alun-alun dipindah ke Simpang lima. Alun- alun kawasan pasar johar menjadi ajang perdagangan
			Ruang terbuka tidak lagi ada	Mulai dibuat sekat pemisah jalur	Tempat parkir mulai sempit	PKL-PKL mulai banyak	Open Space sebagai tempat budaya hampir tidak mendapat perhatian

Tahun 1980	Dibangun BPD sehingga seluruh alun – alun benar – benar habis terbangun	Kawasan pasar Johar benar benar rapat bangunan void yang ada hanyalah jalan	Tidak terdapat ruang terbuka yang tersisa	Mulai menunjukkan kesemrawutan	Tempat parkir terdesak ke Sendowo	PKL – PKL mulai banyak ditepi – tepi jalan	
Tahun 1994	SCJ dibongkar dan dibangun Matahari Dept. Store bertantai 7, lahan makin optimal fungsinya	Masa bangunan tetap tapi ratio perbandingan makin tinggi	Tidak terdapat ruang terbuka yang tersisa	Sirkulasi bertambah semrawut	Dibawah SCJ (Matahari) dibangun tempat parkir dengan kapasitas 100 mobil dan 600 roda 2	PKL – PKL bertambah banyak untuk mendapatkan keuntungan dari lokasi ini	
1996-2001 dibangun gedung parkir	Mulai dipikirkan lahan untuk parkir	Masih tetap padat	Tidak ada ruang terbuka	Semakin semrawut, Jalan parkir sempit dan ada PKL-PKL	Terdapat parkir – parkir liar dan sengaja dibiarkan aparat. Pintu masuk yang harus melewati PKL-PKL membuat fungsi gedung parkir tidak optimal	Makin banyak PKL-PKL yang mengerumuni bagian – bagian dekat pasar Johar dan yaik	
2001 sebagian alun –alun dikembalikan	Dicoba mengembalikan sebagian alun - alun	Masih tetap padat	Warga mulai menyenangi dengan dibukanya sebagian alun – alun meskipun sempat terjadi kericuhan	Kesemrawutan tetap saja	Gedung parkir lebih banyak digunakan oleh pedagang kawasan pasar Johar daripada pengunjung . Faktor pencapaian dan keamanan kurang terjamin	PKL masih berani dan makin banyak	Krisis ekonomi makin membuat peraturan makin tidak diperhatikan dan aparat yang justru membiarkan kondisi ini berlangsung

2.1.2. Kawasan Pusat Perdagangan

Kawasan Pusat Perdagangan (KPP) adalah kawasan yang berada di pusat kota dan merupakan bagian kota yang paling tua dan memiliki ciri khas yang jelas pada setiap tahap pembangunannya. Pernyataan dalam Cencus of Business yang ditindak lanjuti dengan konperensi pada Cencus of Retail Trade, 1972 bahwa kawasan pusat perdagangan dinyatakan sebagai suatu kawasan dengan jumlah populasi diatas 100.000 orang atau suatu kawasan yang konsentrasi kegiatan perdagangan dan arus lalu lintasnya tinggi (Hartsorn,1980)

Sedang konsep kawasan pusat perdagangan menurut Bowden, didasarkan pada fungsinya sebagai pusat tempat (*central place*) dan sebagai pembentuk pusat kegiatan (*forming uses*). Sebagai *central place* kawasan pusat perdagangan menunjukkan keterpusatan kawasan yang dapat dilihat dari kemampuannya melayani kawasan sendiri dan wilayah-wilayah lain.

Sebagai suatu pusat kegiatan, kawasan pusat perdagangan merupakan kawasan yang menampung fungsi-fungsi kegiatan penyediaan barang dan jasa untuk mendapatkan keuntungan ekonomis (Bourne,1982)

Pendekatan konseptual mendefinisikan bahwa kawasan pusat perdagangan adalah *core-frame* (Hartsorn,1980) , dapat dijelaskan sebagai berikut :

- **Core** suatu kawasan pusat perdagangan adalah inti pusat perdagangan hal ini dapat dilihat dari penggunaan lahan yang sangat intensif, sedangkan *frame* adalah area disekitar *core*. Suatu *core* dibedakan menurut : adanya keterkaitan perdagangan

internal, lalu lintas pejalan kaki, kesediaan parkir dalam jumlah tertentu / terbatas dan kedekatan jarak terhadap lokasi kegiatan.

- **Frame** mencakup bangunan pergudangan, pelataran parkir, pelayanan kesehatan, jasa komersial, industri kecil, dan fungsi kegiatan perdagangan (retail) dengan penjualan partai besar, sedangkan frame mendukung core.

Pendukung kawasan pusat perdagangan antara lain :

1. Parkir (*parking*)
2. Pergudangan (*warehouse*)
3. Distribusi barang
4. Interaksi yang sangat tinggi antara dua area.

Ada sembilan kategori yang menentukan sebuah kawasan pusat perdagangan :

1. Aksesibilitas, yang berhubungan dengan keberadaan lokasi bangunan-bangunan pemerintah dan pelayanan umum
2. Aliran informasi, yang menunjukkan peran kawasan sebagai muara komunikasi berbagai kegiatan strategis
3. Adanya kemampuan transaksi, berkaitan dengan kegiatan ekonomi
4. Ketersediaan pasar tenaga kerja
5. Ketersediaan kegiatan pendukung (hiburan/olah raga)
6. Ketersediaan jasa pelayanan profesional
7. Ketersediaan pasar keuangan dan kredit oleh usaha perbankan
8. Adanya fasilitas pusat perbelanjaan
9. Adanya fasilitas pendidikan

2.1.3. Parkir Sebagai Fasilitas Pendukung Kawasan Pusat Perdagangan

a. Pengertian Parkir

Pengertian parkir menurut beberapa pakar adalah :

- Semua kendaraan tidak mungkin bergerak terus menerus, suatu saat akan berhenti sementara atau berhenti cukup lama, keadaan ini disebut dengan parkir (Warpani,1990)
- Ruang parkir (space parking) adalah area yang cukup luas untuk menampung suatu kendaraan dengan akses yang tidak terbatas (tidak ada blokade) tetapi tetap mencegah adanya ruang untuk manuver kendaraan (Edward,1992)
- Akumulasi parkir (parking accumulation) adalah total kendaraan yang diparkir didalam suatu area tertentu (Edward,1992)
- Parkir (parking) adalah tempat pemberhentian kendaraan dalam jangka waktu lama ataupun sebentar tergantung keadaan dan kebutuhannya (Wicaksono,1989)
- Durasi parkir (parking duration) adalah lama waktu parkir satu kendaraan untuk satu ruang parkir.

b. Parkir Sebagai Fasilitas Pendukung Kawasan Pusat Perdagangan

Fungsi parkir di kawasan perdagangan, berbeda dengan fungsi parkir yang digunakan perkantoran, pusat industri , parkir pada kawasan perdagangan ini mempunyai potensi perputaran yang besar. Pada situasi ini perlu parkir yang cepat dan mudah untuk menghindari kemacetan dan kemarahan serta menjaga volume penjualan pasar..

Seharusnya desain tempat parkir merupakan image dari pergerakan pasar, memiliki kesan welcome dan mudah dikenali pada jalur-jalur masuk.

Unsur utama kegiatan parkir adalah kegiatan yang bersifat insidental, tempat parkir merupakan titik pertukaran aktifitas satu dengan yang lainnya, sehingga pada kegiatan parkir unsur-unsur yang terkait dalam sistem parkir adalah : wadah, isi dan pola tata laku.

c. Jenis Parkir

Jenis Parkir menurut Penempatannya

Ada dua jenis parkir yaitu parkir di tepi jalan (*on street parking*) dan parkir di luar jalan (*off street parking*) (J.De Chiara & Lee Kopelman,1975). Pengertian masing-masing adalah sebagai berikut :

a. Parkir di tepi jalan

Adalah jenis parkir yang penempatannya di sepanjang tepi badan jalan, dengan maupun tidak melebarkan badan jalan itu sendiri untuk fasilitas parkir. Parkir jenis ini sangat menguntungkan pengunjung karena dekat dengan tempat yang dituju. Tempat parkir seperti ini sering ditemukan di kawasan pemukiman yang berkepadatan tinggi serta pada kawasan pusat perdagangan dan perkantoran yang umumnya tidak siap menampung penambahan dan perkembangan jumlah kendaraan yang parkir. Tetapi kerugiannya adalah mengurangi kapasitas jalur lalu lintas sehingga mengakibatkan kemacetan.

b. Parkir diluar jalan (di pelataran/ didalam gedung)

Adalah jenis parkir yang penempatannya pada suatu daerah tertentu diluar badan jalan parkir jenis ini terbagi menjadi

- Pelataran Parkir : mampu menampung 300 – 500 mobil / Ha
- Garasi bertingkat
- Garasi bawah tanah
- Gabungan : gabungan garasi bertingkat dan garasi bawah tanah
- Garasi mekanis : menggunakan lift untuk menaikkan dan menurunkan mobil
- *Drive in* : parkir singkat bagi pengendara yang melakukan bisnis/ transaksi singkat tanpa harus meninggalkan mobil

Jenis Parkir menurut Statusnya

Menurut statusnya (Peraturan Daerah Kotamadya Dati II Semarang No. 9 tahun 1987) parkir dapat dikelompokkan menjadi :

- a. Parkir umum, adalah perparkiran yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan yang dimiliki / dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.
- b. Parkir khusus, adalah parkir yang menggunakan tanah-tanah yang dikuasai dan pengelolaannya diselenggarakan oleh pihak ketiga..
- c. Parkir darurat, adalah parkir yang berada di tempat-tempat umum, baik yang menggunakan tanah-tanah, jalan-jalan, lapangan-lapangan milik/ dalam penguasaan pemerintah daerah atau swasta karena adanya kegiatan insidentil.
- d. Taman parkir, adalah area/ bangunan perparkiran yang dilengkapi sarana perparkiran yang pengelolaannya diselenggarakan oleh pemerintah.
- e. Gedung parkir, adalah bangunan yang dimanfaatkan untuk tempat parkir kendaraan dan diselenggarakan oleh pemerintah daerah atau pihak ketiga yang mendapat ijin dari pemerintah daerah.

Jenis Parkir menurut Jenis Kendaraan

Menurut jenis kendaraan yang parkir, ada beberapa macam parkir yang bertujuan mempermudah pelayanan agar tidak terjadi keruwetan berupa :

- a. Parkir untuk sepeda
- b. Parkir untuk becak
- c. Parkir untuk sepeda motor

Jenis Parkir menurut Tujuannya

Menurut jenis tujuannya terdiri dari:

- a. Parkir penumpang, adalah parkir untuk menaik dan menurunkan penumpang
- b. Parkir barang, adalah parkir untuk bongkar muat barang

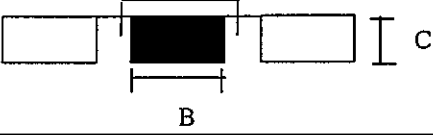
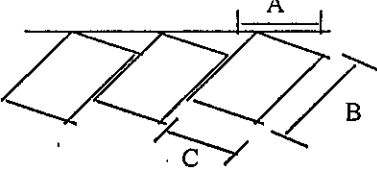
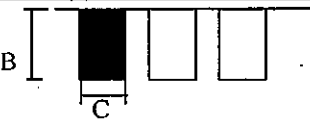
Jenis Parkir menurut Kepemilikan dan Pengoperasiannya

Menurut jenis ini terdiri dari :

- a. Parkir milik pemerintah daerah dan yang mengoperasikan adalah pemerintah daerah
- b. Parkir milik pemerintah daerah dan yang mengoperasikan adalah pihak swasta
- c. Parkir milik swasta dan yang mengoperasikan adalah pihak swasta

d. Standar Parkir

Tabel 3 Standar kebutuhan parkir berdasarkan ukuran perkendaraan

Posisi parkir	Di dalam Gedung (off street)			Diluar gedung (on street)		
	A	B	C	A	B	C
parallel 	5.8	4.6	2.25	6.4	5.5	2.4
Sudut 45 	3	4.6	2.3	3.4	5.5	2.4
Sudut 90 		4.6	2.3		5.5	2.4

Parkir yang disediakan pada bangunan jalur posisinya harus jelas, untuk swalayan ada strip keamanan buat pedestrian, luas ruang parkir termasuk space akses keluar masuk untuk posisi 90° membutuhkan 20 m²/mobil, untuk posisi 45° membutuhkan 23 m²/mobil

- Untuk parkir yang diinginkan di kota 0,5 – 1% didalam gedung maupun di luar gedung
- Satu tempat parkir di pusat kota dipakai untuk 5 – 8 mobil di dalam gedung dan ruang terbuka
- Kebutuhan parkir untuk 1 mobil rata – rata dibutuhkan 20 – 25 m²/mobil (Neuvert Architects' Data : 248), kebutuhan standar parkir rata-rata parkir off street diambil 22,5 M²/ mobil (sudah termasuk untuk jalan sirkulasinya)

Standar kebutuhan parkir berdasarkan luas efektif lantai

Standar kebutuhan parkir adalah berbeda-beda untuk kawasan yang berlainan aktivitasnya. Dibawah ini adalah standar kapasitas parkir yang dikutip dari Keputusan Dirjen Perhubungan Darat mengenai Pedoman Teknik Penyelenggaraan Fasilitas Parkir

Tabel 4 Ukuran Kebutuhan Ruang Parkir

Peruntukan	Satuan (SRP untuk mobil penumpang)	Kebutuhan Ruang Parkir
Pusat Perdagangan		
- Pertokoan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,2 – 7,5
- Pasar Swalayan	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	3,5 – 7,5
- Pasar	SRP / 100 m ² luas lantai efektif	
Pusat perkantoran		
- Pelayanan bukan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	
- Pelayanan umum	SRP / 100 m ² luas lantai	1,5 – 3,5
Sekolah	SRP / Mahasiswa	
Hotel /tempat menginap	SRP / kamar	0,2 – 1,0
Rumah sakit	SRP / tempat tidur	0,2 – 1,0
Bioskop	SRP / tempat duduk	0,2 – 1,3
		0,1 – 0,4

Tabel 5 Penentuan Satuan Ruang Parkir (SRP)

Jenis Kendaraan	SRP (m ²)
1. a. Mobil penumpang untuk golongan I	2,3 x 5
b. Mobil penumpang untuk golongan II	2,5 x 5
c. Mobil penumpang untuk golongan III	3,0 x 5
2. Bus / truk	3,4 x 12,5
3. Sepeda motor	0,75 x 2

2.2. Parameter Penelitian

2.2.1. Parking System

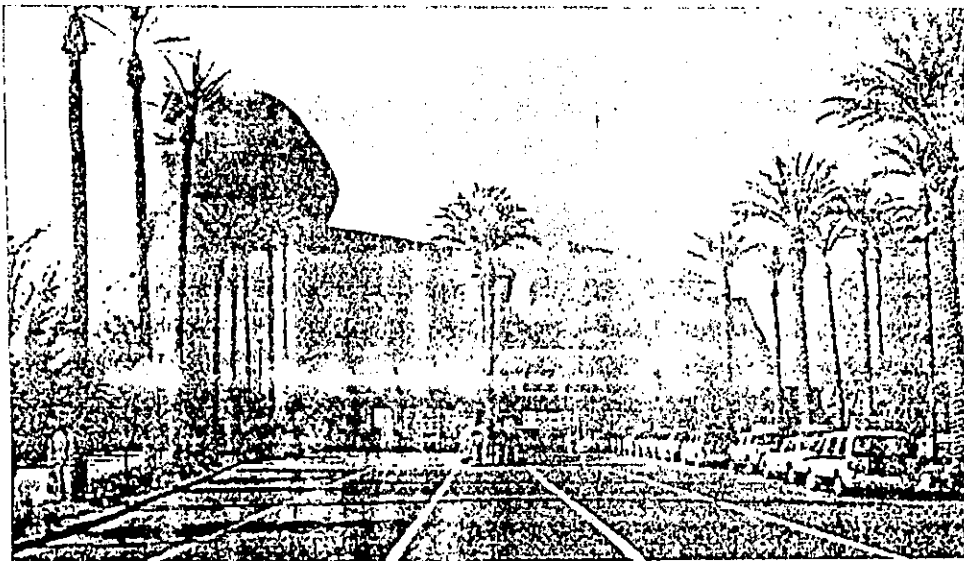
Secara umum sistem parkir menurut Frederick law Olmsted 1913 dalam *parking space* dibagi menjadi :

a. *Kiss and Walk*

Sistem parkir adalah areal parkir sementara yang digunakan untuk menurunkan penumpang akan tetapi mobil tidak diperkenankan berhenti untuk parkir.

Drop offs can encourage ride sharing transit use and remote parking. They can also complement pedestrian and bicycle access (Mark Childs, 1999).

Gambar 3 Sistem Parkir KISS AND WALK



b. *Slow street*

Dimana area parkir yang dipakai adalah badan jalan, akan tetapi jalan tersebut bukanlah jalan utama (*not major traffic routes*) serta pergerakan sirkulasi bukanlah merupakan kepentingan utama (*slow street*), macam-macam dari sirkulasi ini adalah :

- *Parking Rows* yaitu suatu jalan kecil pendek yang dapat dipakai sebagai tempat parkir pada area komersil dan dilanjutkan dengan jalan terusan ke arah taman

Gambar 4 Sistem *PARKING ROWS*



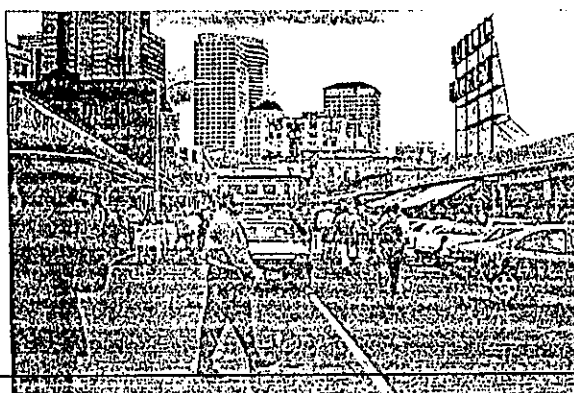
- alley yaitu suatu gang yang dapat dipakai sebagai tempat parkir tetapi terawat dan lebih respek seperti pada *Residential Alley Capitall Hill, Seattle 1997*

Gambar 5 Sistem *PARKING ALLEY*



- *Street Plaza* adalah suatu jalan di lingkungan komersial akan tetapi jalan tersebut dapat digunakan untuk parkir mobil dan pedestrian atau pejalan kaki.

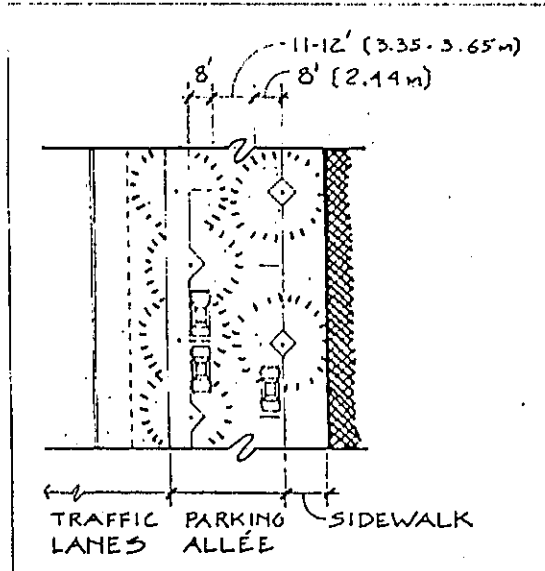
Gambar 6 Sistem *STREET PLAZA*



Gambar 7 Sistem *PARKING ALLE*

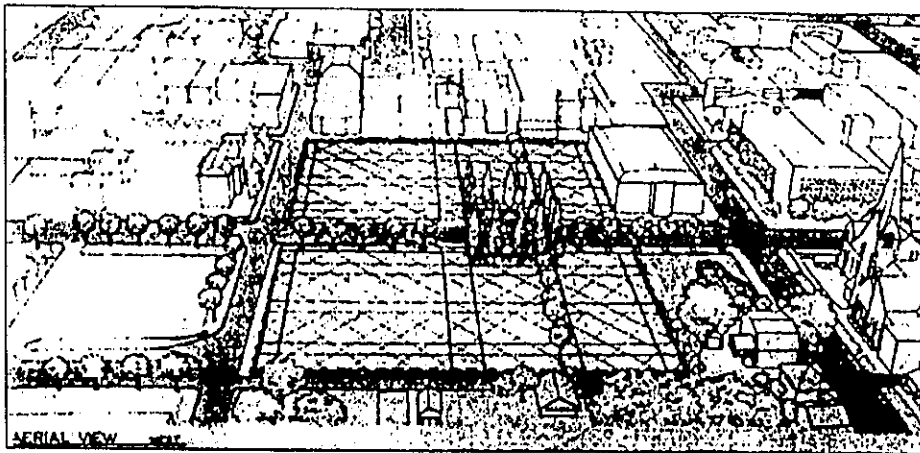
- *Parking Alle* adalah suatu boulevard –

boulevard panjang yang klasik dan dapat dipakai untuk tempat parkir mobil seperti pada *champs-Elysees* di Paris, di sana disebut sebagai “*Contre Alees*”



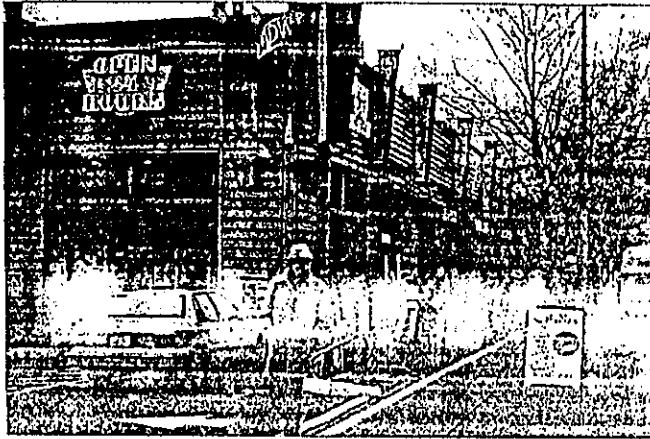
c. *Square and Courtyard*

Adalah publik space yang dibuat khusus untuk tempat parkir dan space ini merupakan ruang luar yang terkurung atau dikelilingi oleh bangunan – bangunan gedung (*with a sense of enclosure*)

Gambar 8 Sistem *Square and Courtyard*

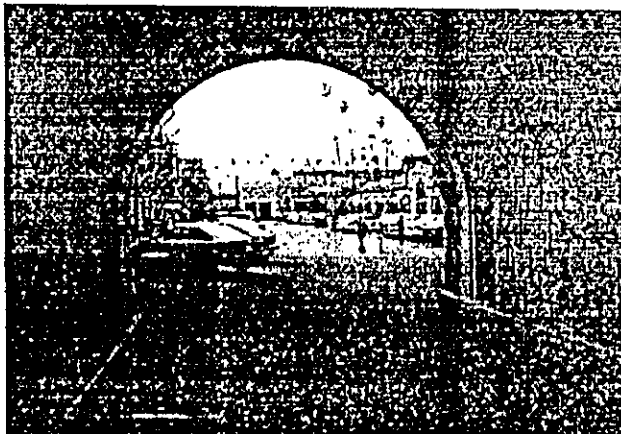
- d. *Parking on the side* adalah area parkir yang sengaja disediakan atau dibuat disamping bangunan – bangunan komersial

Gambar 9 Sistem *PARKING ON THE SIDE*



- e. *Hidden Parking* adalah tempat parkir yang ada diantara jalan samping dan bangunan tetapi tersembunyi letaknya seperti tempat parkir pada pelataran bangunan, pada sistem ini harus menyediakan antara lain jalan pedestrian ke bangunan, pintu – pintu masuk ke bangunan, tempat parkir yang mudah terbaca oleh pengemudi yang masuk dan trafficnyapun mudah (*must be legible and simple*)

Gambr 10 Sistem *HIDDEN PARKING*



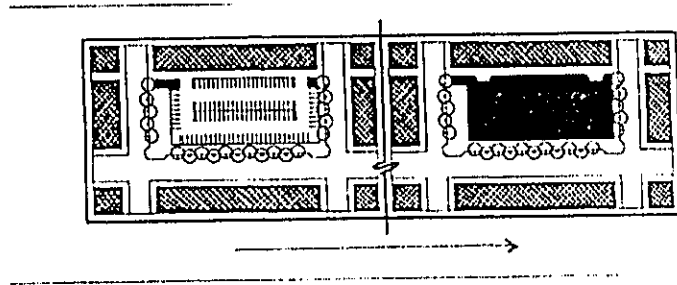
- f. *Structured Parking* Seperti system hidden parking akan tetapi area parkir ini dibuat dengan struktur bisa bertingkat jadi area parkirnya bisa lebih luas 5 – 10 kali dari area parkir pada sistem hidden parking. Model ini mempunyai kelemahan antara lain struktur lebih sulit, harus dihubungkan dengan ruang publik karena letaknya terpisah, strukturnya kurang aman untuk pejalan kaki.

Gambar 11 Sistem *STRUCTURED PARKING*



- g. *Cornerstone Parking* adalah desain parkir sebagai kerangka kerja yang ditentukan oleh bentuk sirkulasi dan tradisi pengguna. Dalam prakteknya model tempat parkir ini menggunakan seminimal mungkin biaya dan semaksimal mungkin dapat mengikuti perkembangan jaman.

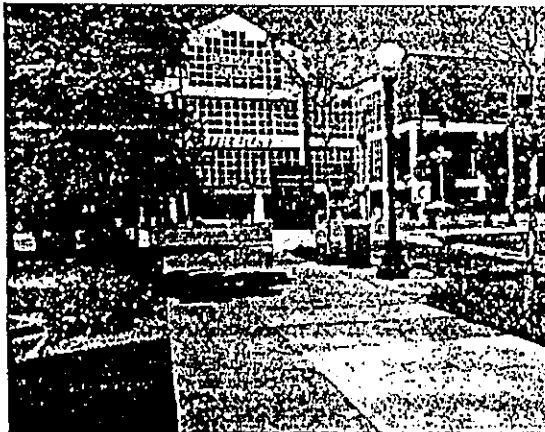
Gambar 12 Sistem *CORNERSTONE PARKING*



- h. *Calming the Seas* adalah tempat parkir luas yang dibuat untuk kepentingan umum berada pada suatu pinggir laut dan beraspal, bangunan – bangunan sekitarnya harus mempunyai jalur pedestrian yang menghubungkan jalan dan aktivitas pengguna. Macam – macam sistem ini yaitu :

Touch the Street yang mana pada kenyataannya aksesnya diperuntukan mobil dan bukan untuk pejalan kaki, pengguna sepeda ataupun penumpang bus. Mal – mal, stadion merupakan penggerak pedestrian menuju ke suatu tempat.

Gambar 13 Sistem CALMING THE SEAS



- *Use the Edge* yaitu tempat parkir ditepi laut yang tidak sepi atau ramai
- *Divide and Conquer*

2.2.2. Aspek – aspek Fisik Yang Berpengaruh Terhadap Parkir

Lingkungan perkotaan, system transportasi dan pola tataguna lahan saling berpengaruh dengan berubahnya salah satu dari bagian tersebut akan berakibat perubahan pada bangunan lain termasuk didalamnya jenis aktivitas serta bentuk – bentuk

dan masa bangunan yang ada (*Roos L. Catherine*, Perencanaan Transportasi Kota dalam Perencanaan Kota, oleh *Anthony Catanese* 372.)

Menurut Irvine Company pesyaratan tempat parkir yang baik adalah :

- Keberadaan strukturnya tidak mengganggu aktifitas di sekitar, lebih baik mendukung kegiatan street level dan menambah kualitas visual lingkungan
- Pendekatan program penggunaan berganda maksudnya memaksimalkan penggunaan parkir dengan pelaku dan waktu

a. Sirkulasi dan Transportasi

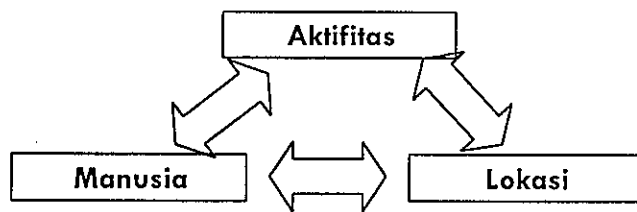
Jalur jalan merupakan sarana pergerakan manusia dalam memenuhi kebutuhannya, keberadaan jalur jalan atau sistem sirkulasi tidak dapat lepas dari tatanan bangunan dan ruang – ruang terbuka sekitarnya. Akhirnya sistem sirkulasi kota sangata penting bagi perencanaan yang bersifat teknis dan berdimensi sosial.

Seorang arsitek Amerika Louis Khan (dalam teori Perancangan Kota oleh Andi Kirana 1989/1990) konsep sirkulasi menurut beliau adalah :

1. Sirkulasi merupakan unsur utama dalam perencanaan urban
2. Penataan sistem pergerakan yang baik akan mendukung usaha preservasi dan konservasi.
3. Penataan sistem pergerakan yang baik dapat membantu mendistribusikan lalulintas (kendaraan dan pejalan kaki)
4. Sistem sirkulasi merupakan usaha pendayagunaan kawasan pusat kota.

b. Tata guna lahan

Perencanaan tata guna lahan merupakan kunci untuk mengarahkan pada pembangunan kota, kerangka dari tata guna lahan terdiri dari unsur – unsure aktifitas manusia dan lokasi .



(W.P. Farmer : *Land Use Planning*, dalam *Introduction to Urban Planning* 1979, hal 235)

Penentu dalam tata guna lahan meliputi :

- Perilaku masyarakat (*social behaviour*)
- Kehidupan ekonomi
- Kepentingan umum

Suatu lokasi mempengaruhi aktifitas dan manusia penggunaannya, lokasi yang dalam hal ini adalah letak – letak bangunan fungsional merupakan tujuan dari aktifitas manusia. Lokasi yang strategis akan ramai dikunjungi orang dan pada lokasi tersebut akan terdapat bermacam – macam aktifitas.

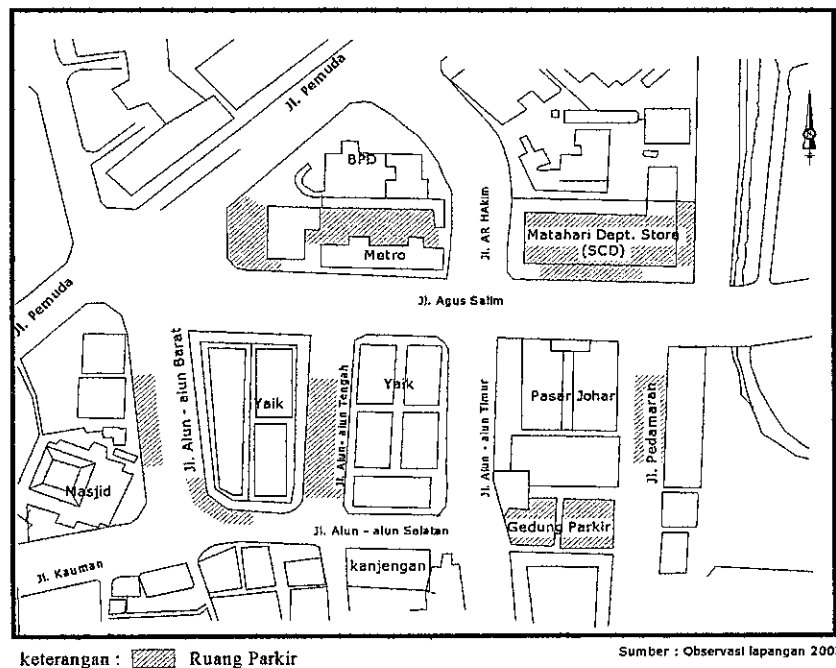
Potensi kawasan akan berakibat beragamnya jenis kegiatan seperti perkantoran, perdagangan, hotel, pendidikan dan lain – lain.

Tata guna lahan dalam hal ini menyangkut :

1. Zona parkir

Zona – zona parkir pada kawasan johar adalah seperti gambar dibawah ini

Gambar 14 Zona Ruang Parkir Kawasan Perdagangan Johar



2. Intensitas guna lahan

Pasar Johar dahulunya hanya merupakan pasar tiban akan tetapi perkembangan sebagai pasar tiban sangat pesat sehingga oleh masyarakat dinamakan Johar karena pada daerah tersebut terdapat deretan pohon – pohon Johar. Adapun perkembangan kawasan tersebut dari waktu ke waktu sebagai berikut :

1. Tahun 1890 pasar Johar mampu menyaingi pasar pedamaran yang sebelumnya sudah ada
2. Tahun 1898 Pasar Johar tumbuh tidak teratur karena pesatnya kemajuan
3. Tahun 1931 dibangun pasar induk selesai pada tahun 1939 dan ditetapkan sebagai pasar permanen dan terus berkembang pesat hingga menjadi pusat kota.
4. Tahun 1950 kawasan Johar menjadi pusat kegiatan perdagangan

4. Tahun 1950 kawasan Johar menjadi pusat kegiatan perdagangan
5. Tahun 1975 kawasan Johar ditetapkan sebagai *central bussines district*
6. Tahun 1980 kawasan Johar memanfaatkan penggunaan hampir semua lahan open space (alun – alun) menjadi perluasan zona perdagangan

c. Aktivitas pada ruang terbuka (*public space*)

Ruang terbuka/ ruang umum (*public space*) merupakan bagian dari lingkungan, ruang ini timbul karena kebutuhan akan tempat – tempat pertemuan ruang umum terbagi menjadi

- Ruang umum tertutup yaitu ruang umum yang terdapat di dalam suatu bangunan
- Ruang umum terbuka yaitu ruang umum di luar dari pada bangunan.

Pada kawasan penelitian ruang umum yang ada adalah ruang umum terbuka, menurut rustam hakim penegrtian dan batasan pola ruang umum terbuka adalah bentukdasar dari ruang terbuka diluar bangunan yang dapat digunakan oleh publik memberi kesempatan untuk bermacam – macam kegiatan.

Sedangkan menurut Rob Krier dalam bukunya *Urban spce* menyebutkan elemen dasar ruang terbuka adalah lapangan (*square*) dan jalan (*street*). Adapun aktifitas yang ada pada ruang terbuka adalah :

1. Aktivitas sektor informal
2. Aktivitas pejalan kaki
3. Parkir, dalam hal ini parkir dapat berupa parkir mobil, halte bis, taxi stands, truk bongkar muat barang

c. Dimensi Parkir

Dimensi parkir dipengaruhi oleh permintaan ruang parkir (*demand*) pengertian demand atau permintaan parkir adalah banyaknya kendaraan yang pengemudinya memutuskan untuk parkir pada lokasi tertentu atau dalam area umum. Biasanya dinyatakan dengan banyaknya kendaraan selama parkir pada jam puncak (Edward, 1992). Permintaan akan parkir lebih diorientasikan pada perkiraan jumlah pengemudi/pengguna yang menginginkan fasilitas parkir setiap waktu. Permintaan parkir yang bervariasi mempengaruhi intensitas kegiatan dalam skala waktu dan lokasi yang berbeda-beda sehingga menimbulkan beberapa jam puncak dalam waktu 1 hari.

Tujuan estimasi permintaan itu sendiri adalah untuk mengetahui surplus atau defisitnya suatu lokasi parkir yang disediakan berdasarkan kondisi existing. Permintaan parkir dapat ditentukan dengan perbandingan terhadap penyediaan blok parkir perblok area studi, yang tujuannya untuk mencari surplus maupun defisit parkir yang ada.

Estimasi permintaan parkir pada masa yang akan datang setidaknya dipengaruhi oleh :

- Kondisi permintaan existing,
- Ada dan tidaknya penambahan fasilitas kegiatan di dalam kawasan
- Perubahan pelayanan parkir (untuk manusia atau barang) sedang didalam mengamati kondisi parkir di pusat perdagangan perlu dipertimbangkan
- Luas area studi

- Penyediaan parkir untuk pekerja (*employeers*) dalam satuan luas dan waktu
- Fasilitas parkir di luar jalan
- Penyediaan parkir untuk pengunjung (*customer*) dalam satuan luas dan waktu.

Permintaan parkir berkaitan dengan karakter pengguna yang mencakup karakter pengunjung dan pekerja yang datang dan karakter moda atau kendaraan bermotor para pengunjung dan para pekerja (Edward,1992)

Cara untuk mengetahui karakteristik pengguna parkir dengan melihat tujuan mereka dan lama waktu parkir. Dari karakteristik tersebut dapat diklasifikasikan beberapa permintaan jenis parkir pengunjung di suatu kawasan perdagangan yaitu :

- Permintaan jangka pendek untuk keperluan singkat (15 – 20 menit)
- Permintaan terbatas untuk bisnis dll (1- 2 menit)
- Permintaan terbatas jangka menengah misalnya belanja (+ 4 jam)
- Permintaan jangka panjang khusus para pekerja (+ 8 jam atau lebih)

Untuk menghitung gambaran permintaan parkir dapat digunakan metoda Studi Volume Cordon. Studi ini disusun untuk diterapkan pada kawasan kawasan pusat perdagangan, dimana akumulasi kendaraan bermotor di dalam kawasan tersebut termasuk komponen yang sangat penting dalam perencanaan lalu lintas dan perparkiran. Informasi akumulasi tersebut digunakan untuk mengukur daya tampung jalan dan kebutuhan parkir (Mcshane dan Roess,1991). Metode ini pada umumnya digunakan pada sebagian guna lahan yang ada, terutama guna lahan perdagangan. Studi Volume Cordon ini meliputi

- Perhitungan kendaraan yang bersimpangan pada jalur di kawasan studi
- Pengklasifikasian perhitungan langsung setiap periode waktu (setiap periode lakukan selama 15 s/d 60 menit)

- Akumulasi kendaraan dapat dihitung dengan formula berikut :

$$A_i = A_{i-1} + I_i - O_i$$

Dimana :

A_i = akumulasi kendaraan pada periode I

A_{i-1} = akumulasi kendaraan pada periode sebelum I

I_i = jumlah kendaraan yang masuk pada periode I

O_i = jumlah kendaraan yang keluar kawasan studi pada periode i

Dimensi parkir juga dipengaruhi oleh penyediaan parkir atau need, pengertian need atau parking supply adalah jumlah ruang yang digunakan, yang biasanya dihitung dalam curb, pelataran dan garasi parkir (Edward, 1992). Penyediaan parkir biasanya menyatakan jumlah dan lokasi seluruh ruang parkir dalam area studi. Penyediaan ini mudah diidentifikasi secara kuantitatif karena lebih menyangkut aspek fisik (keruangan) kawasan. Dengan demikian penyediaan parkir bersifat konstan (karena berhubungan dengan aspek luas fisik fasilitas), walaupun dapat mengalami perubahan secara volume kendaraan pada jam-jam puncak, jam bongkar muat dan sebagainya.

Penyediaan parkir berkaitan dengan aspek fisik keruangan yang mencakup luas kawasan komersial dan luas lahan parkir yang tersedia, terutama parkir diluar jalan (off street parking).

2.2.3. Aspek – aspek Non Fisik yang Berpengaruh terhadap Parkir

Kriteria perancangan tidak selalu kongkrit ataupun terukur, aspek – aspek non fisik menekankan pendekatan yang berbaur seni dan lebih banyak bersandar pada pengamatan

dan perasaannya. Kriteria itidak terukur ini dikembangkan oleh berbagai kelompok ahli diantaranya adalah :

- *Urban Design Plan of San Fransisco*
- *Urban System Research and Engineering, Inc*
- *Kevin Linch*

Adapun aspek – aspek non fisik yang mempengaruhi parkir di kawasan johar adalah :

a. Keamanan

Menurut department kehakiman Amerika tahun 1995 sekitart 40% kriminalitas terjadi di tempat parkir, satu dari 6 kecelakaan mobil terjadi di tempat fasilitas parkir. Dengan demikian perlu adanya fasilitas *safety and security* di area parkir (Mark Childs 1999:165)

b. Kenyamanan

Kenyamanan parkir dalam hal memberikan rasa nyaman bagi pemakai untuk mengadakan kontak sosial, suasana lingkungan enak atau teduh, kenyamanan untuk pejalan kaki dan pengendara (Mark Childs, 1999:31). Ini berkaitan dengan lingkungan dan perasaan pengunjung terhadap :

- Rasa nyaman akan keteduhan dari tempat parkir
- Kenyamanan pengunjung untuk berjalan ke tempat tujuan
- Keindahan sepanjang jalan dari tempat parkir ke tempat tujuan

c. Pencapaian

Unsur penting dalam sirkulasi kota adalah tempat parkir, tempat parkir menentukan hidup tidaknya suatu kawasan komersial. Sistem sirkulasi kota berkaitan dengan

aspek perancangan urban lainnya (Hamid Shirvani, 1985) ini berarti sistem sirkulasi berkaitan dengan parkir.

Desain area parkir mobil merupakan symbol dan akses fisik urban desain, *Design parking lots as car commons that are symbolically and physically accessbily urban outdoor* (Mark Childs 1999:31).

d. Kedekatan dengan tujuan

Lokasi parkir yang baik adalah harus bisa memberikan kemudahan bagi pejalan kaki.

design parking to promote pedestrian to accesscibility (Mark Childs, 1999:89)

Tingkat pemakaian lebih tinggi pada pelataran gedung dan curb parking (parking dijalan) dibandingkan dengan gedung parkir hal ini disebabkan tempat – tempat tersebut mempunyai akses langsung ke tujuan, *have direct pedestrian accsess to the shop* (Mark Childs, 1999:34).

e. Mudah Terbaca (*readily available*)

Tempat parkir yang mudah dibaca atau mudah didapatkan ini lebih banyak dipilih pengunjung dari pada memarkirkan di tempat parkir yang tidak mudah terbaca. (Mark Childs, 1999:224).

2.3. Hipotesa

Hipotesa penulis terhadap penelitian ini adalah *bahwa pola ruang parkir pada kawasan Johar dipengaruhi oleh aktifitas-aktifitas bangunan fungsional serta pandangan/persepsi dari pengguna parkir.*

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1. Materi Penelitian

Materi penelitian dalam tesis ini adalah masalah perparkiran yang ada di kawasan Johar baik yang menyangkut perparkiran di badan jalan (*on street*) maupun perparkiran yang ada di pelataran gedung (*off street*). Permasalahan ini timbul karena aspek – aspek fisik dan non fisik, adapun aspek fisik menyangkut :

- Tata guna lahan (jenis kegiatan tiap lahan dan intensitas guna lahan)
- Aktifitas pada ruang publik
- Sirkulasi dan transportasi yang terjadi pada kawasan Johar

Sedangkan aspek nonfisik meliputi aspek yang berkaitan dengan persepsi masyarakat :

- Pencapaian
- Keamanan
- Kenyamanan
- Kedekatan dengan tujuan
- Mudah terbaca

3.2. Alat Penelitian

Alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

- a. Kamera foto dipergunakan untuk mengambil gambar dari fenomena yang terjadi saat penelitian berlangsung.
- b. Alat – alat gambar untuk menggambarkan sketsa dan penggambaran yang skalatis

- c. Alat-alat tulis untuk mendata kuisener yang didapat dari instansi (pengelola bangunan – bangunan fungsional).
- d. Data kuisener sebagai alat untuk mendapatkan informasi dari responden
- e. Tabel dan matrik sebagai alat untuk menganalisa
- f. Alat tulis untuk metoda wawancara langsung

3.3. Jalannya penelitian

Langkah – langkah pokok penelitian secara garis besar terdiri dari 2 tahapan yaitu :

- Penelitian sederhana (*literature study*), merupakan tahapan awal dari pekerjaan penelitian untuk mencari landasan teori yang relevan dengan kondisi lapangan terutama teori urban desain yang membahas tentang elemen-elemen perencanaan kota, teori kawasan pusat perdagangan, teori yang membahas sirkulasi dan ruang parkir, serta teori – teori lain yang relevan dengan tujuan penelitian.
- Penelitian lapangan (*field study*), merupakan kegiatan yang diperlukan untuk mengetahui fenomena – fenomena yang lebih detail dikawasan penelitian dimana pengamatannya dilakukan terhadap lingkungan fisik dan nonfisik.

Penelitian ini menggunakan metodologi penelitian kualitatif rasionalistik yang pada dasarnya lebih menekankan pada kealamiah sumber data peneliti sendiri dan atau dengan bantuan orang lain, serta mengkaji fenomena yang ada dengan teori-teori dari pakar-pakar yang didapat dari studi literature.

Secara garis besar penelitian dilakukan dalam beberapa tahapan yaitu :

- a. Perumusan masalah

Masalah dirumuskan setelah mengamati adanya fenomena kawasan yang diteliti yaitu kawasan pasar Johar. Dari dulu kawasan ini merupakan kawasan komersial

hingga sekarang menjadi Kawasan Pusat Perdagangan (*Central Bussines District/ CBD*). Pasar Johar merupakan pasar tradisional yang dikenal dengan harga relatif murah, sehingga banyak sekali pengunjung memanfaatkan kondisi ini, bahkan oleh penanam modal dibangunlah Ya'ik, Metro Hotel Plaza, Shopping Center Johar. Pada kondisi sekarang ini tidak hanya pengusaha dengan modal besar yang memanfaatkan, bahkan PKL-PKL pun ikut memanfaatkan kondisi ini, akibatnya kawasan ini menjadi sangat padat. Pengunjung datang dengan bermacam – macam kendaraan mulai dari jalan kaki, becak, sepeda motor, mobil bahkan dengan angkutan umum seperti bus. Kondisi jalan yang tidak begitu lebar, PKL yang memanfaatkan jalan – jalan umum sebagai tempat menjajakan sebagian dagangannya, kebiasaan angkutan umum yang berhenti disembarang tempat, dan pemanfaatan jalan untuk fasilitas parkir semua ini membuat sistem perparkiran di kawasan pasar Johar menjadi sangat kacau dan kumuh. Kondisi seperti ini akan lebih parah saat dilangsungkannya dugderan yang merupakan tradisi orang Semarang dalam menghadapi Ramadhan dan menjelang hari Raya Idul Fitri. Oleh karenanya dibuatlah Gedung Parkir, akan tetapi dengan adanya gedung parkir masalah perparkiran tetap merupakan suatu masalah yang serius di kawasan ini. Sehingga timbul pertanyaan factor-faktor apasajakah yang mempengaruhi pola ruang parkir kawasan Johar dan apa yang menjadi dasar pemecahan masalah parkir ditinjau dari persepsi penggunaanya ?

Setelah perumusan masalah, dirumuskan tujuan penelitian, yaitu :

- Meneliti pola ruang parkir yang dipengaruhi oleh bangunan fungsional dan daya tarik dari PKL dan ruang publik.

- Meneliti pengaruh kegiatan atau aktifitas dari ruang publik terhadap masalah perparkiran.
- Mengetahui pengaruh persepsi pengguna parkir terhadap masalah perparkiran.

b. Observasi lapangan

Observasi lapangan ini dilakukan untuk memperoleh gambaran awal mengenai obyek atau kawasan yang akan diteliti, menyangkut pengamatan pada sekitar kawasan Pasar Johar, pengamatan pada jalur pedestrian/pejalan kaki di depan Matahari dan Pasar Johar, pengamatan pada jalur jalan Alun- alun Barat, Tengah, Timur dan jalan Pedamaran serta dilakukan pemotretan – pemotretan pada lokasi penelitian.

Juga dilakukan perhitungan terhadap jumlah kapasitas parkir yang ada dan jumlah penggunaan fasilitas pada tiap – tiap bangunan fasilitas umum seperti Hotel Metro, Matahari Dept. Store, Ya'ik dan Gedung Parkir.

c. Pustaka

Mencari landasan teori yang relevan dengan fenomena lapangan, terutama yang berkaitan dengan masalah perparkiran, aspek – aspek fisik yang berpengaruh terhadap masalah perparkiran serta teori – teori yang mendukung lainnya, studi pustaka ini juga akan menggali variable – variable penelitian.

d. Penarikan Hipotesa

Dari fenomena yang didapat dari lapangan dan dengan bantuan teori – teori, ditarik hipotesa yang merupakan jawaban sementara dari tujuan atau sasaran penelitian.

e. Pengumpulan Data

Metoda pengumpulan data pada studi kasus lebih mengutamakan penggunaan observasi, wawancara dan dokumentasi serta menggunakan pendekatan informal.

f. Analisa Data

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dan kuantitatif, dari data – data yang diperoleh melalui Tanya jawab terhadap pengelola bangunan dapat diperoleh data bahwa berapa sesungguhnya kapasitas yang ada dan jumlah pengguna yang harus ditampung. Dan data – data lain yang terkumpul diolah dalam bentuk tabulasi, sketsa, penggambaran, pemetaan untuk kemudian dilihat slaing keterkaitannya dengan data lainnya melalui superimpose, matrik, perbandingan, prediksi dan lain – lain.

g. Interpretasi dan generalisasi, dilakukan setelah mengetahui hasil analisis data.

3.4. Penentuan Populasi dan Lokasi Sampel

a. Populasi

Populasi ditentukan dari kawasan komersial dengan segala aktifitas – aktifitasnya, dengan demikian populasi ini dibatasi dengan sosial ekonomi *boundaries* meliputi areal pasar tradisonal dan pasar modern di kawasan pasar johar.

b. Penentuan Sampel

Sampel diambil secara purposive Random dengan model *Quota* sampling yaitu menetapkan terlebih dahulu *Key Areas & Key Group* selanjutnya jumlah responden ditentukan berdasarkan perbandingan yang seimbang ($\pm 15\%$). Dalam *purposive random sampling* ini lokasi sample (responden) diambil secara acak namun daerah sample ditetapkan berdasarkan pertimbangan sebagai berikut :

- Kelompok pengelola bangunan dari 3 bangunan pengelola Metro Hotel Plaza, Shopping Center Johar , Dinas Pasar dan Dinas Perparkiran Kotamadya Semarang.
- Kelompok pengguna kawasan (*key groups*) sejumlah 130 responden
- Pengamatan pada jalur – jalur jalan tertentu baik yang padat maupun yang mempunyai bermacam-macam aktifitas (*key areas*)
- Pendapat kelompok pengguna kawasan penelitian akan tetapi tidak berada pada kawasan Johar terhadap masalah perparkiran sejumlah 30 orang.

3.5. Variabel Penelitian

Tabel 6 VARIABEL PENELITIAN

Variable		Komponen	Pembahasan	Sumber Responden	Out Put
Pengaruh : Bangunan – bangunan Fungsional dan Publik Space	Fisik	- Tata guna lahan/land use	- Pengaruh land use dan intensitas guna lahan terhadap kawasan	Observasi, pengumpulan data dan literature	- Land Use dan intensitas guna lahan jumlah pergerakan pergerakan pengguna kawasan, sehingga berpengaruh terhadap pola ruang parkir
		Ruang Publik - Sektor Informal - Pejalan kaki - Parkir di badan jalan	Fungsi ruang publik - Ruang produksi sektor informal - Jalur pejalan kaki - Aktifitas parkir di badan jalan	Observasi, pengumpulan data, literature, Kuesioner	Mengetahui sejauh mana hubungan sector informal, pejalan kaki, area parkir di badan jalan terhadap public space
		- Transportasi dan Sirkulasi	Hubungan akses masuk terhadap sirkulasi dan kawasan		Pengaruh sirkulasi dan transportasi terhadap akses ke area di dalam gedung
		- Sistem parkir - Kapasitas dan kebutuhan ruang parkir	- Sistem dan Prinsip parkir yang dipakai pada kawasan - Mengetahui kapasitas dan kebutuhan ruang – ruang parkir	Kuisener, wawancara, observasi, literature	- Mengetahui pola tata ruang parkir di kawasan pasar Johar - Mengetahui apakah kapasitas dimiliki sesuai kebutuhannya - Mengetahui berapa optimalisasi penggunaan r.parkir
Terpengaruh : Keberadaan ruang – ruang parkir (di dalam gedung dan Di badan jalan)	Non Fisik	- Aktifitas bangunan fungsional - Persepsi pengguna	- Macam – macam aktifitas di kawasan Johar - Persepsi pengguna terhadap ruang parkir	Kuisener, observasi, literature	Mengetahui bahwa aktifitas dan persepsi pengguna mempengaruhi optimalisasi ruang – ruang parkir

KESIMPULAN DAN SARAN

UPT - PUSTAKA - JAMPUR

BAB IV

TINJAUAN KAWASAN PENELITIAN

4.1 Tata Guna Lahan

Tata guna lahan merupakan kunci untuk mengarahkan pembangunan kota, kerangka tata guna lahan ini terdiri dari aktifitas, manusia dan lokasi (Kirana Andy,1990) dimana antara ketiganya terjadi saling interaksi satu sama lain.

Pembagian penggunaan lahan mulai dari pemisahan kelompok sesuai dengan kegiatan yang ada dalam masyarakat, makin lama berkembang makin kompleks tentunya memerlukan pemikiran tersendiri agar kualitas lingkungan tetap terjaga.

Tata guna lahan dalam tinjauan kawasan ini mencakup :

4.1.1. Tata guna lahan

Tata guna lahan yang merupakan jenis kegiatan ada lahan masing-masing, adapun macam kegiatan yang ada pada kawasan penelitian ini adalah :

Tabel 6 Lahan dan kegiatannya

Macam Lahan	Kegiatan yang ada
Pasar Johar	Pasar tradisonal/pokok pangan dan sandang
Ya'ik	Pasar tradisional/pasar buah dan sandang
Metro Hotel Plaza	Penginapan, pasar modern
Shopping Center Johar	Pasar semi modern
Ruang publik	PKL

Sumber: Pengamatan penulis 2002

Dari perbedaan kegiatan yang ada pada masing-masing lahan memberikan perbedaan volume jumlah pengunjung yang datang, adapun dari 130 pengunjung tujuan yang dapat penulis catat adalah :

Tabel 7 Tujuan Pengunjung ke kawasan Johar

Tujuan	Jumlah Responden
Pasar Johar	40
Ya'ik	26
Metro Hotel Plaza	20
Shopping Center Johar	24
PKL	14
DLL	6

Sumber: Survei penulis 2002

4.1.2. Intensitas Guna Lahan

Sejak berdirinya Pasar Johar pada tahun 1939 sebagai tempat perdagangan yang permanen, pertumbuhan ekonomi Kota Semarang meningkat pesat. Banyak pedagang asing berdatangan dan juga pedagang pribumi yang menanamkan modalnya di kawasan tersebut. Sejak itu kawasan Johar dijadikan sebagai pusat perdagangan Semarang (Endang cs, Kawasan Niaga Johar di Kota Semarang 2001).

Pada tahun 1950 sebelah Barat pasar Johar dijadikan pasar Ya'ik yang kegiatan utamanya pada sore atau malam hari. Pada tahun 1960 tumbuh kios PKL, kemudian pada tahun 1970 pasar Ya'ik diperluas ke arah Barat dengan pembangunan Ya'ik baru.

Kanjengan (bangsal Kabupaten Semarang) sekitar tahun 1975 dijadikan Pasar (Shopping Centre) Kanjengan, dan bangunan yang asli dipindahkan ke Gunung Talang daerah Sampangan yang pada saat ini telah musnah. Angkutan umum berkembang dengan

munculnya bemo yang parkir disebelah Barat Pasar Johar, alun-alun terdesak pindah ke Sendowo, dan bekas parkir bemo sekitar tahun 1975 dibangun hotel dan pertokoan Metro yang masih ada hingga sekarang. Sekitar tahun 1980 Bubakan dijadikan pertokoan baru, disamping Bubakan yang semula adalah Pasar Lama Semarang, berubah fungsi yang didahulunya adalah asrama tangsi Belanda, sekarang menjadi Semarang Plaza.

Dengan adanya perkembangan yang pesat lambat laun citra kawasan Johar sebagai pusat kota semakin berkurang. Citra kawasan Johar sebagai pusat Kota Semarang mengalami perubahan yang sangat mendasar sehingga mengurangi citra pusat kota. Namun demikian artefak yang masih cukup kuat sebagai pembentuk karakter Kawasan Johar adalah Kanjengan, Masjid Agung dan Pasar Johar.

Sejak tahun 1975 sampai sekarang menjadi kawasan perdagangan atau sentral Bussines District (Aunurroffie, 1996). Pada tahun 1979 bekas Stasiun Kereta Api dijadikan terminal Bus Jurnatan, tetapi kemudian terminal bus dipindahkan ke Terboyo dan bekas Stasiun Kereta Api tersebut dibongkar dan dibangun pusat pertokoan Jurnatan sampai sekarang.

4. 2. Ruang Publik

Ruang publik atau ruang terbuka pada kawasan Johar berupa jalan -jalan sirkulasi dan lapangan yang tidak begitu luas yang baru dibuka kembali tahun 2002 di sekitar lokasi Ya'ik baru depan Kauman. Ruang publik ini digunakan untuk bermacam-macam aktifitas antara lain :

- *Pejalan kaki* yang terdiri dari pengunjung dengan transportasi umum maupun pengunjung dengan transportasi pribadi.

- *Sektor Informal*, yang termasuk dalam sector ini adalah golongan *low income* yang menempati badan jalan sebagai tempat mencari nafkah antara lain PKL, penjual jasa service sepatu, jam dll.

Tabel 8 PKL dalam Jumlah, Macam dan Luas

Nama Jalan	Jumlah PKL	Macam Dagangan	Luas jalan yg terpakai	Luas rata-rata
Jl. Agus Salim,	157	17	552,5 m2	3.5 m2
Jl.AR.Hakim	13	7	60 m2	4,6 m2
Jl.Alun2 Tengah	26	3	104,5 m2	4 m2
Jl.Alun2 Timur	223	36	753,3 m2	2,8 m2
Jl. Alun2 Barat&Selatan	26	8	101 m2	3.2 m2

Sumber : Dinas Pasar Rayon Johar 2002

– Parkir dibadan jalan

Hampir semua ruas jalan digunakan untuk tempat parkir (*curb parking*), dan sering penggunaan area parkir ini meluber ke jalan hingga mengganggu sirkulasi adapun.

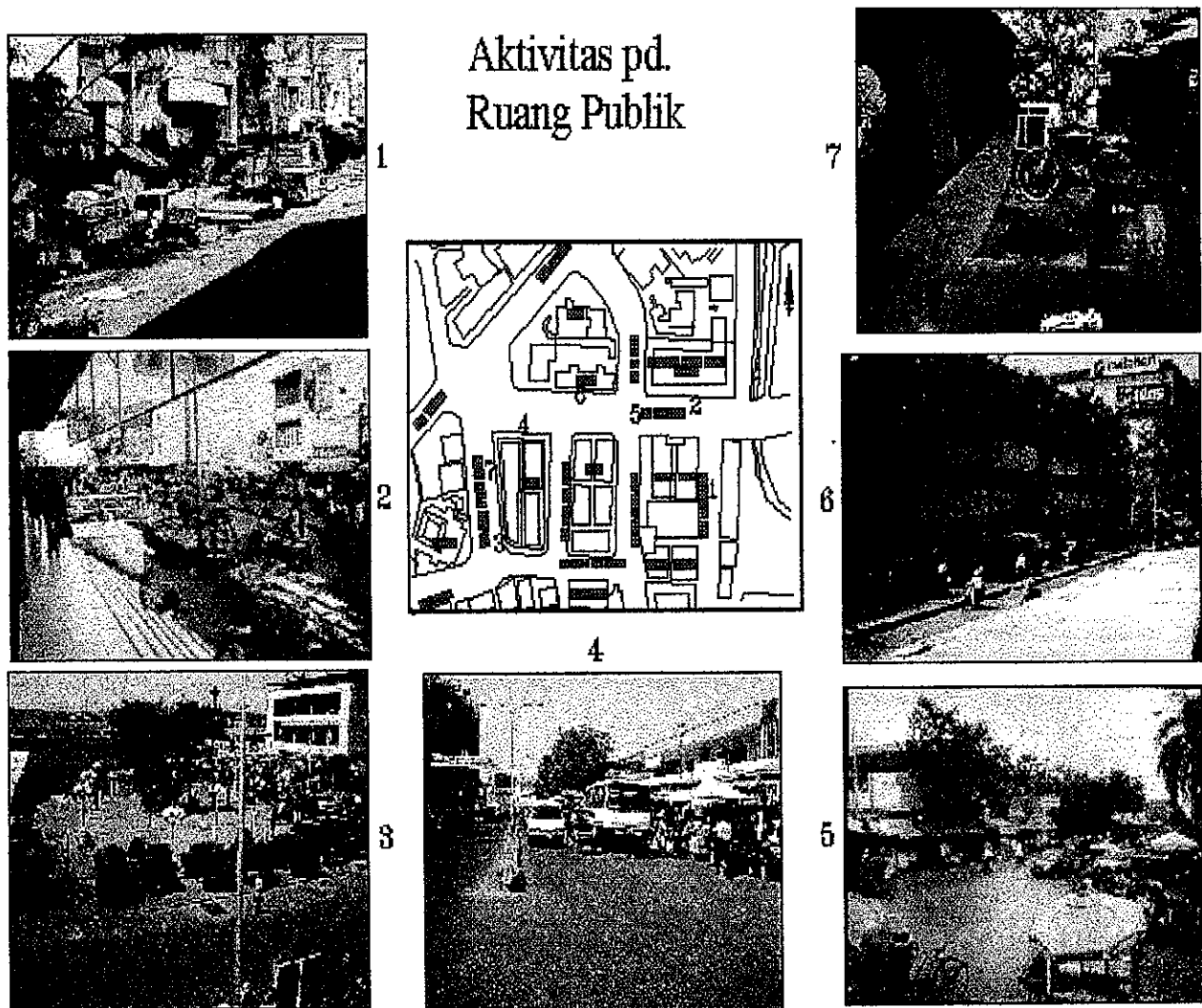
jumlah luas jalan yang dipakai oleh PKL dapat dilihat table diatas

Tabel 9 Aktivitas-aktivitas pada ruang publik.

Lokasi	Macam Aktivitas			Luas PKL	Luas Curb Parking
	Informal/PKL	Publik Transport	On Street	(m2)	(m2)
Jl. Agus Salim	V	V	V	552,5	600 m ²
Jl. Alun-alun Tengah	V	-	V	104,5	200 m ²
Jl. Alun-alun Timur	V	V	-	753,3	-
Jl. Alun-alun Barat/Selatan	V	V	V	101	380 m ²
Jl. AR. Hakim	V	V	V	35	200 m ²
Jl. Pedamaran	V	-	V	60	350 m ²

Sumber : Dinas Pasar Rayon Johar

Gambar 15 Penggunaan Ruang Publik



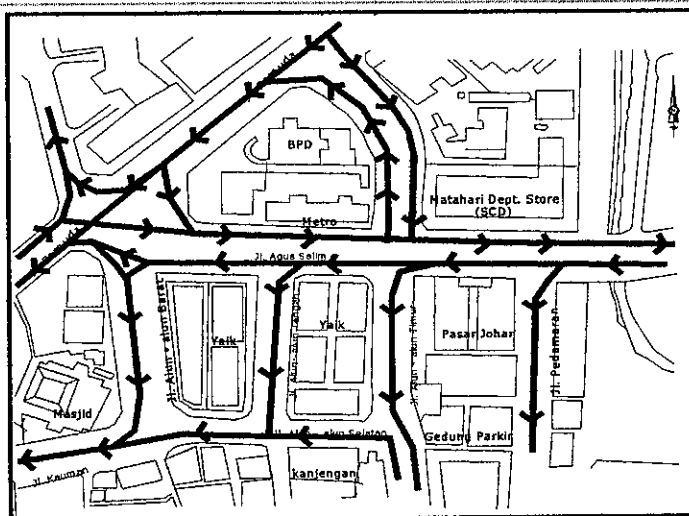
4.3. Sirkulasi dan Transportasi

a. Sirkulasi

Sirkulasi pada kawasan penelitian dibedakan menjadi dua yaitu :

- Sirkulasi searah yang terjadi pada Jl. H Agus Salim dan Jl. Pedamaran dan Jl. Alun – alun Tengah
- Sirkulasi dua arah terjadi pada Jl. Alun – alun Barat, Jl. Alun – alun Timur, dan Jl. Alun – alun Selatan. Secara jelas dapat dilihat pada gambar.

Gambar 16 Sirkulasi Kawasan Johar



Keterangan : → Arah Sirkulasi

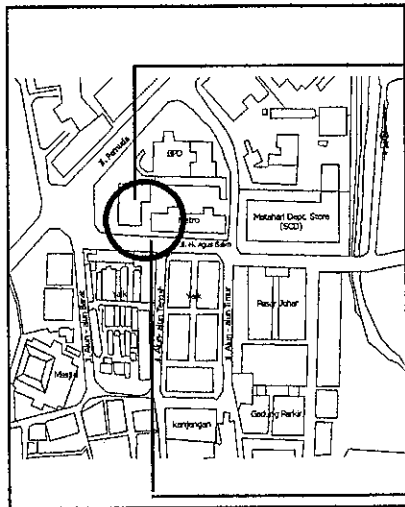
Kondisi sirkulasi yang ada saat ini mempengaruhi jumlah arah datang pengunjung kekawasan Johaa, adapun dari 130 pengunjung yang dari terdapat perbedaan asal arah kedatangan.

Tabel 10 Asal arah datang pengunjung ke kawasan johar

Arah datang pengunjung	Jumlah Responden	Prosentase
Jl. Pemuda – Jl. Agus Salim	54	41.53%
Jl. AR Hakim	27	20.76%
Jl. Mataram – Jl. Agus Salim	49	37.69%
Total responden	130	100%

Sumber : observasi peneliti 2002

Gambar 17 Pintu masuk dan keluar Metro



Pintu masuk Metro



Pintu keluar Metro

b. Transportasi

Moda transportasi yang digunakan pengunjung ke lokasi penelitian dibedakan menjadi 2 :

- *Moda Transportasi Umum*

Moda transportasi umum berupa : becak, ojek, bus maupun taxi. Becak biasanya mangkal di simpul-simpul/ sudut-sudut jalan seperti pada simpul Jl. Agus Salim dengan Jl. Sendowo, Jl. AR Hakim, Jl. Pedamaran bahkan ada beberapa yang mangkal di sepanjang Jl. Agus Salim depan pasar Johar., dan halte bus berada didepan Ya'ik, Taxi dibedakan menjadi 2 taxi liar yaitu taxi dengan mobil colt diesel plat hitam biasanya mangkal di depan Metro dan taxi resmi yaitu taxi dengan tanda taxi diatas mobil biasanya mangkal di depan SCJ dan Metro Hotel Plaza.

Transportasi umum menggunakan badan jalan / ruang publik sebagai area parkirnya.

Tabel 11 Karakter Jalan di Kawasan Johar (disesuaikan dg. panjang kawasan penelitian)

Nama Jalan	Fungsi	Panjang (m)	Lebar (m)
Jl. Agus Salim	AS	233	20
Jl. Alun-alun Tengah	LS	100	4
Jl. Alun-alun Timur	LS	160	7
Jl. Alun2Barat&Selata	LS&LS	210&100	7&5
Jl. AR. Hakim	LS	83	8
Jl. Pedamaran	LP	370	7

Sumber : DLLAJR Kodya Semarang 1997

Keterangan : AS(Arteri Sekunder) LS (Lokal Sekunder) LP (Lokal Primer)

- *Moda Transpotasi Pribadi*

Moda transportasi pribadi dapat berupa sepeda motor dan mobil, angkutan – angkutan inilah yang sebenarnya membutuh ruang parkir khusus/pelataran parkir (*off street*).

Tabel 12 Moda Transportasi

Sifat	Sarana Moda Transportasi	Jumlah Responden
Private Transport	Mobil Pribadi	28
	Sepeda Motor	48
Publik Transport	Taxi	8
	Angkutan Umum (Bus, angkot)	32
	Becak	14

Sumber: Survei peneliti 2002

4.4. Sistem Parkir

Sistem parkir yang terdapat pada kawasan Johar adalah :

- Kiss and Walk* adalah sistem parkir yang biasanya dipakai pada bangunan fungsional seperti Hotel, Bank, Swalayan dll. Metro Hotel Plaza menggunakan sistem ini karena untuk memberi respek pada pengunjung dan memberi kemudahan masuk pada pintu utama.
- Slow Street* adalah sistem parkir yang menggunakan badan jalan sebagai tempat parkir dan sifat jalan bukan merupakan jalan utama (sirkulasi tidak menjadi kepentingan utama). Sistem ini dipakai pada hampir semua jalur jalan yang ada pada kawasan Johar. Yaitu : Jl Agus Salim, Jl. Alun-alun Barat, Jl. Alun-alun Selatan, Jl. AR. Hakim.

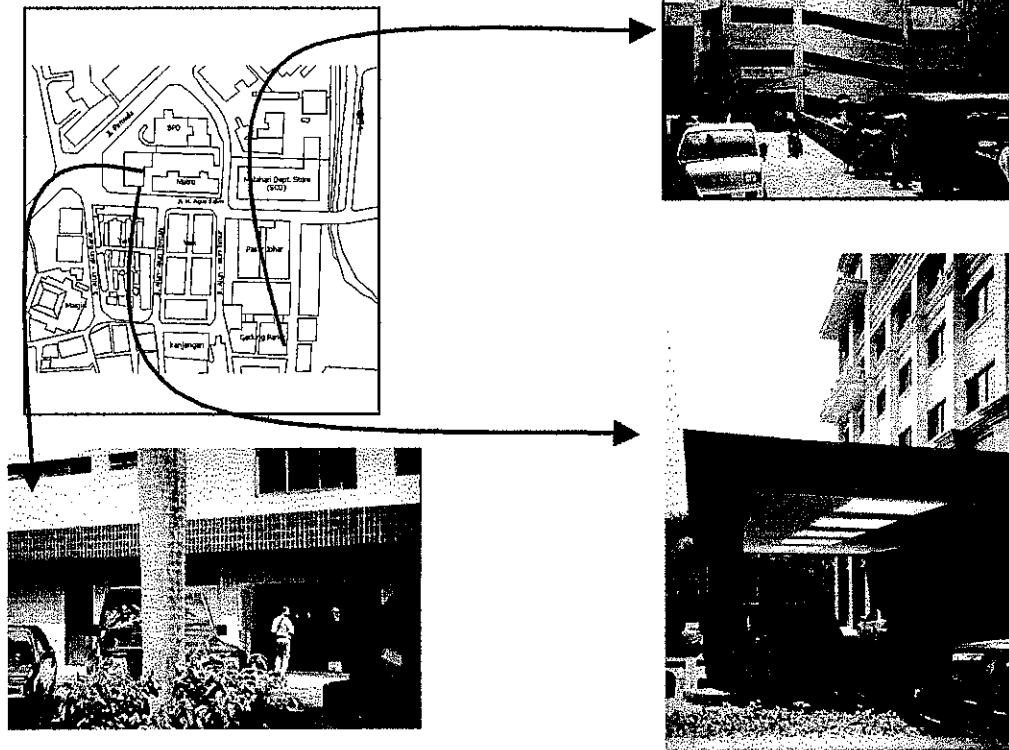
- c. *Hidden Parking* adalah sistem parkir dimana area parkir berada pelataran / halaman dari bangunan itu sendiri. Sistem ini digunakan pada bangunan Shopping Center Johar yaitu pada basmen gedung ini dan juga digunakan pada Metro Hotel Plaza.
- d. *Structured Parking* adalah sistem parkir yang mirip dengan Hidden Parking akan tetapi sistem ini dibuat secara struktur dan dapat menampung 5 - 10 kali lipat jumlah area parkir. Area parkir off street yang menggunakan sistem ini adalah Gedung Parkir lantai 5.

Tabel 13 Sistem Parkir

Kiss and Walk	On Street Slow Street	Hidden Parking	Structured Parking
<ul style="list-style-type: none"> - Hanya menurunkan penumpang - Aman untuk pengunjung - Mudah menaik-turunkan barang - Lebih memberi respek - Ada di dalam area gedung (off street) 	<ul style="list-style-type: none"> - On Street - Jalan minor Routes - Sifat jalan ramah dengan pejalan kaki - Sirkulasi atau traffic bukan merupakan kepentingan utama - Taxi stands 	<ul style="list-style-type: none"> - Off Street - Di pelataran bangunan - Perlu jalan pedestrian - Tempat parkir harus mudah terbaca - Bangunan perlu menyediakan pintu masuk - Berbatas 	<ul style="list-style-type: none"> - Off Street - Dalam bangunan terstruktur - Kurang aman untuk pedestrian - Bisa menampung banyak pejalan kaki

Sumber :Survei Penulis 2002

Gambar 20 Sistem Parking



4.5. Aktivitas, Kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir

4.5.1. Aktifitas

Adapun aktifitas-aktifitas yang terdapat pada kawasan Johar didominasi oleh kegiatan perdagangan baik perdagangan tradisional maupun modern, bangunan-bangunan yang mengakibatkan adanya kegiatan adalah :

- a. Pasar Johar, merupakan bangunan arsitektur kuno berlantai 2 yang terdiri dari 3 blok (Pasar Johar Utara,, Tengah dan Selatan) kegiatan yang ada didominasi dengan kegiatan perdagangan . Kombinasi antara pedagang, barang yang dijual dan posisi mereka sangat baik sehingga semua blok pasar ramai tidak seperti yang terjadi pada pasar Bulu dan Peterongan dimana pedagang kebanyakan menyukai lokasi bawah saja.

Hal ini tidak hanya mereka yang para pedagang yang berada di dalam bangunan juga dengan PKLnya sehingga membuat pasar ini selalu ramai (Suara Merdeka 1 Juni 2002).

- b. Pasar Yai'ik, merupakan pasar tradisional juga bangunannya terdiri dari 2 blok dan berlantai 2; bangunan ini terdiri 2 masa dimana ruang antara masa tersebut digunakan untuk ruang parkir sepeda motor
- c. Pertokoan Kanjengan, pertokoan ini hampir tidak digunakan untuk kegiatan pasar maupun pertokoan mungkin kondisinya yang kotor dan rusak.
- d. Shopping Center Johar, merupakan bangunan dengan arsitektur modern terdiri dari 5 lantai yang kegiatannya campuran pasar tradisional, modern dan hiburan.. Dahulu Matahari Dept.Store menggunakan sebagian lantai 1 serta lantai 2, 3 dan 4 sedang lantai 5 dipakai untuk fasilitas hiburan. Namun sekarang Matahari telah pindah keadaan ini mempengaruhi penggunaan area parkir.
- e. Metro Hotel Plaza merupakan bangunan dengan fungsi ganda sebagai hotel, ruang pertemuan, restoran dan swalayan (kebutuhan sekunder dan tersier)

4.5.2. Kapasitas dan Kebutuhan Ruang

Kapasitas pada tiap-tiap bangunan akan berbeda satu dengan yang lainnya, oleh karenanya kebutuhan akan ruang parkir juga akan berbeda tiap bangunan. Sehingga untuk menghitung kapasitas dan kebutuhan ruang parkir yang harus dimiliki perlu mengetahui :

- karakter kegiatan/aktifitas dari bangunannya
- jumlah efektif luas lantai dari bangunannya

Adapun luas tanah/kapling yang digunakan, luas efektif lantai bangunan dan karakter kegiatan bangunan fungsional di kawasan Johar, dapat dilihat pada :

STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR

Tabel 14 Bangunan, Luas dan Karakternya

Nama bangunan	Luas (m ²)		Karakter Kegiatan
	Lantai Bangunan	Tanah/kapling	
SCJ	14.720	3.220	<ul style="list-style-type: none"> - Rekreatif pengunjung bebas mengamati barang - Swalayan (pasar modern) - Jenis barang beragam dari kebutuhan sekunder dan tersier - Terdapat petak-petak yang disewakan.
Komplek kanjengan Pungkuran, dan pedamaran	37.594	14.621	<ul style="list-style-type: none"> - Pembeli langsung pada penjual - Barang jenis primer, sekunder dan tersier.
Metro Hotel Plaza	2.361	3.453	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan modern - Jenis barang sekunder dan tersier
Johar	24.181	12.090	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan tradisional - Jenis barang primer, sekunder dan tersier lebih banyak primernya. - Makanan pokok (basah)
Ya'ik	14.656	14.656	<ul style="list-style-type: none"> - Perdagangan Tradisional primer sekunder lebih banyak ke sekunder

Sumber survei peneliti 2002

Akan tetapi apa yang telah direncanakan dalam kenyataan akan berbeda untuk, itu perlu pula mengetahui luas area parking yang harus ditampung sesuai dengan kondisi sekarang. Untuk itu maka perlu mengetahui berapa akumulasi parkir terpadat pada tiap-tiap ruang parkir

Adapun akumulasi parkir terpadat diketahui dengan mengadakan survei dilapangan tiap-tiap waktu dilakukan kurang-lebih dalam 1 jam Survei dilakukan pada :

Hari Kerja : Selasa 11 Juni 2002

Hari Libur : Minggu 8 Juni 2002

Waktu pagi : 08.00 s/d 11.00 WIB

Waktu siang : 14.00 s/d 15.00 WIB

Waktu sore : 15.00 s/d 17.00 WIB

Tabel 15 Akumulasi Parkir Mobil & Motor pada pelataran parkir(bangunan)

Lokasi	Hari/Waktu		Mobil				Motor			
			Awal	Keluar	masuk	akumulasi	Awal	Keluar	masuk	Akumulasi
METRO	Kerja	Pagi	27	24	33	36	45	33	26	38
		Siang	26	11	13	25	53	24	18	47
		Sore	28	28	20	20	37	26	13	24
	Libur	Pagi	35	7	13	41	46	12	8	42
		Siang	75	46	63	92	62	27	33	68
		Sore	54	23	27	58	43	19	13	37
SCJ	Kerja	Pagi	11	14	17	14	67	28	39	78
		Siang	28	24	17	21	42	27	22	37
		Sore	23	11	22	34	38	18	25	45
	Libur	Pagi	5	2	4	7	16	16	22	25
		Siang	43	52	38	29	166	100	73	139
		Sore	29	31	22	20	139	98	77	118
GEDUNG PARKIR	Kerja	Pagi	25	18	43	50	87	33	69	123
		Siang	82	7	8	83	251	53	44	242
		Sore	89	18	14	85	218	62	42	198
	Libur	Pagi	39	15	30	54	94	42	79	91
		Siang	64	15	23	72	224	56	70	240
		Sore	74	10	7	71	252	61	40	231

Sumber: Survei Peneliti 2002

Tabel 16 Akumulasi Parkir Mobil pada badan jalan

Lokasi	Hari/Waktu		Mobil				Motor			
			Awal	Keluar	masuk	akumulasi	Awal	Keluar	masuk	akumulasi
Agus Slaim	Kerja	Pagi	15	4	6	17				
		Siang	28	7	13	34				
		Sore	37	19	14	32				
	Libur	Pagi	29	19	17	27				
		Siang	42	32	43	54				
		Sore	42	28	27	41				
AR Hakim	Kerja	Pagi	8	2	4	10				
		Siang	17	11	8	14				
		Sore	22	8	10	24				
	Libur	Pagi	11	6	5	10				
		Siang	23	14	9	18				
		Sore	33	21	22	34				
Alun Selatan-Barat	Kerja	Pagi	14	7	5	12				
		Siang	33	15	10	28				
		Sore	30	20	18	28				
	Libur	Pagi	15	8	14	21				
		Siang	27	11	5	21				
		Sore	21	6	2	17				

Sumber Survei peneliti 2002

4.6. Persepsi Pengguna Ruang Parkir

Ruang parkir dapat optimal dalam penggunaannya kalau dilandasi dengan mengetahui keinginan-keinginan dari penggunanya, keinginan ini merupakan persepsi / pandangan pengguna terhadap ruang parkir. Adapun persepsi pengguna yang berkaitan dengan ruang parkir ini adalah :

a. Pencapaian

Ini menyangkut kemudahan dan kelancaran pengguna parkir dalam perjalanannya sampai pada ruang parkir, pada kawasan Johar pencapaian ini dapat terganggu dengan

- Jumlah PKL-PKL yang berada pada jalur /pintu masuk ruang parkir
- Jumlah pedestrian pada jalan sirkulasi
- On street Parkir baik yang menyangkut pangkalan bus, becak maupun curb parking.

Tabel 17 Luas Jalan terpakai PKL dan Curb Parking

Nama Jalan	Luas Jalan (m ²)	Jumlah Luas PKL (m ²)	Luas Curb Parking (m ²)
Jl. Agus Salim	4660	441	600
Jl. Alun-alun Tengah	400	104,5	200
Jl. Alun- alun Timur	1120	753,3	-
Jl. Alun-alun Barat	1970	101	380
Jl. AR. Hakim	664	35	200
Jl. Pedamaran	2590	55	350

Sumber: Survei peneliti 2002

Keamanan ini menyangkut keamanan dari kendaraan terhadap kemungkinan hilangnya bagian dari atau seluruh kendaraan ataupun, bagi mereka yang mengendarai mobil mewah akan memilih tempat parkir yang aman meskipun mereka harus membayar lebih mahal.

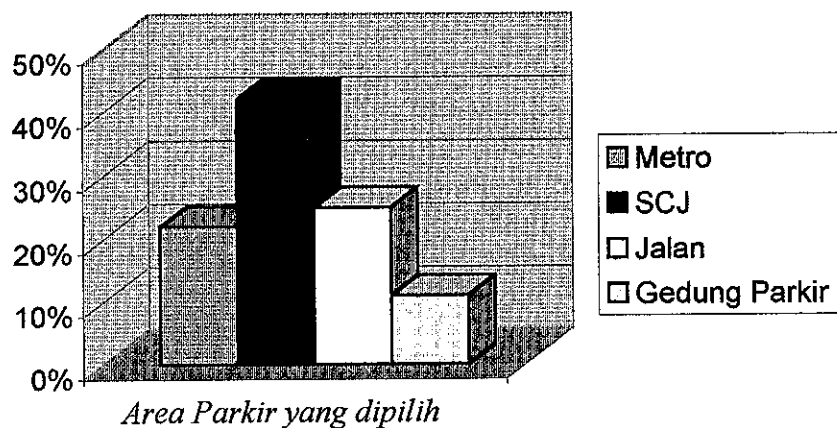
c. Kenyamanan

Kenyamanan menyangkut rasa nyaman yang dapat ditimbulkan karena kondisi bangunan/lingkungannya, misalnya suasana enak/teguh, pengap tidaknya ruangan, gelap terang dan adanya fasilitas untuk pedestrian keluar ke tempat tujuan mereka

d. Kedekatan

Kedekatan ini menyangkut jarak terhadap tujuan yang diinginkan masing-masing pengunjung, kebanyakan dari pengunjung memilih tempat yang sangat dekat dengan tujuan mereka sehingga kebanyakan dari mereka memilih Metro dan Shopping Center Johar

Grafik 21 prosentase dari area parkir yang dipilih



e. Mudah Terbaca

Menyangkut kemudahan pengguna parkir untuk mengerti dimana letak area parkir, sehingga walaupun jauh tetapi karena mereka mengerti dimana harus parkir maka jarak tidak menjadi masalah, seperti pada area parkir Matahari (Simpang Lima) mereka harus naik untuk parkir.

Tabel 18 Informasi keberadaan Gedung Parkir

Pendapat	Jumlah Responden
Tahu	18
Hanya tahu informasi	8
Tidak tahu	4
Total	30

Sumber: Survei Peneliti 2002

MATRIKULASI BAB V

Komponen	Analisa	Hubungan thd parkir & sirkulasi
Land Use/tata guna lahan	Analisa ini digunakan untuk mengetahui pada lahan mana yang terjadi akumulasi terpadat, dan dapat diketahui juga apakah lahan parkir (Gedung Parkir) yg ada benar penempatannya.	- Pasar Johar dan Pasar Ya'ik perlu fasilitas parkir akan tetapi letaknya yg. justru jauh dengan tujuan kebanyakan pengunjung berakibat tidak optimalnya penggunaan area ini
Intensitas guna lahan	Dengan menganalisa intensitas guna lahan dan perzoningan akan diketahui bahwa kawasan johar merupakan kawasan yang sangat padat, bahkan terlihat tidak terdapat ruang publik yang ada hanya jalur – jalur sirkulasi saja dan jalur sirkulasipun dipadati oleh kegiatan ruang publik (pedestrian, sektor informal, parkir dibadan jalan)	- Pada bangunan – bangunan fungsional seperti metro, SCJ, pasar memerlukan kapasitas parkir cukup besar perlu ruang parkir off street - Karena kawasan komersil perlu areal parkir yang jelas dan mudah terbaca /dikenali
Ruang publik	Ruang publik yang hanya berupa jalan di gunakan dengan berbagai kegiatan – kegiatan (pedestrian, sektor informal dan parkir dibadan jalan)	Kepadatan kegiatan pada ruang publik sangat mempengaruhi sirkulasi dan parkir
Transportasi dan sirkulasi	Ternyata aksesibilitas termudah ke kawasan johar paling banyak digunakan adalah melalui Jl. Agus Salim sedang pada jalan tersebut terdapat bermacam – macam kegiatan yang berkaitan dengan parkir (halte bus, taxi stands, curb parking) sehingga jalur ini sangat padat dan sering terjadi kemacetan lalu lintas	Jl. Agus Salim merupakan jalur paling padat sehingga sirkulasi ke parkir di bangunan termudah dicapai ke metro dan shopping center johar
Sistem parkir	Sistem parkir yang dapat memberi respek terhadap pengguna, kemudahan pengguna masuk dan keluar ke tempat tujuan melalui jalan setapak yang ada pada tiap – tiap ruang parkir dan kedekatan tujuan mempengaruhi pengemudi atau pengguna parkir dalam memilih tempat parkir	Secara tidak langsung mempengaruhi pengguna dalam memilih tempat parkir
Aktifitas, kapasitas dan kebutuhan ruang	Jumlah aktifitas yang ada menentukan kapasitas dan kebutuhan ruang parkir	Banyaknya aktifitas yang ada sangat mempengaruhi kapasitas dan kebutuhan parkir
Persepsi pengguna	Ternyata persepsi pengguna terhadap ruang parkir terutama dipengaruhi oleh kedekatan dengan tujuan kemudian mudah dikenali, aman, nyaman terakhir adalah pencapaian.	Persepsi pengguna mempengaruhi dalam memilih ruang parkir

Pola Ruang Parkir di Kawasan Johar

BAB V

ANALISA

5.1. Analisa Tata Guna Lahan

Tata guna lahan merupakan ekspresi dari kehendak masyarakat mengenai bagaimana seharusnya pola penggunaan lahan dimasa mendatang, dimana didalamnya terkandung kebijaksanaan, aturan – aturan, sehingga penetapan tata guna lahan perlu persiapan – persiapan penelitian terhadap ekonomi, lingkungan, masalah – masalah yang ada, sasaran dan tujuan yang ada dalam masyarakat.

Dengan mengetahui tata guna lahan kawasan johar dapat diketahui daerah – daerah mana yang merupakan perdagangan tradisional, modern, ruang terbuka dan lain-lainnya, kemudian pengaruhnya terhadap sirkulasi dan parkir kawasan tersebut, sehingga zoning merupakan perangkat untuk mengendalikan pembangunan kota yang efektif, ada 2 hal pokok yang perlu diperhatikan yaitu :

- a. Tata guna lahan yang merupakan jenis kegiatan yang diperbolehkan diatas lahan tersebut, perbedaan penggunaan sebagai lahan perdagangan tradisional, perdagangan semi modern, perdagangan modern, hotel dan perkantoran akan mempengaruhi volume/jumlah pergerakan pengunjung.
- b. Intensitas pembangunan yang merupakan besarnya volume kegiatan yang ada pada lahan tersebut yang dinyatakan dalam luas lantai, besarnya luas bangunan dan kegiatan yang ada pada bangunan akan mempengaruhi volume pengunjung.

5.1.1. Analisa Tata Guna Lahan

Tata guna lahan yang merupakan jenis kegiatan yang diperbolehkan diatas lahan akan mempengaruhi volume pergerakan pengunjung, hal ini karena setiap lahan dengan fungsi yang berbeda mempunyai daya tarik yang berbeda pula.

Sehingga dengan analisa tata guna lahan dapat diketahui pada lahan mana terjadi penggunaan yang padat atau ramai karena perbedaan penggunaan guna lahan akan memberi pengaruh pada penggunaan ruang publik, dengan demikian perlu perangkat untuk mengendalikan konflik kepentingan umum dan private agar tidak terjadi penurunan kualitas fisik dan fungsionalnya.

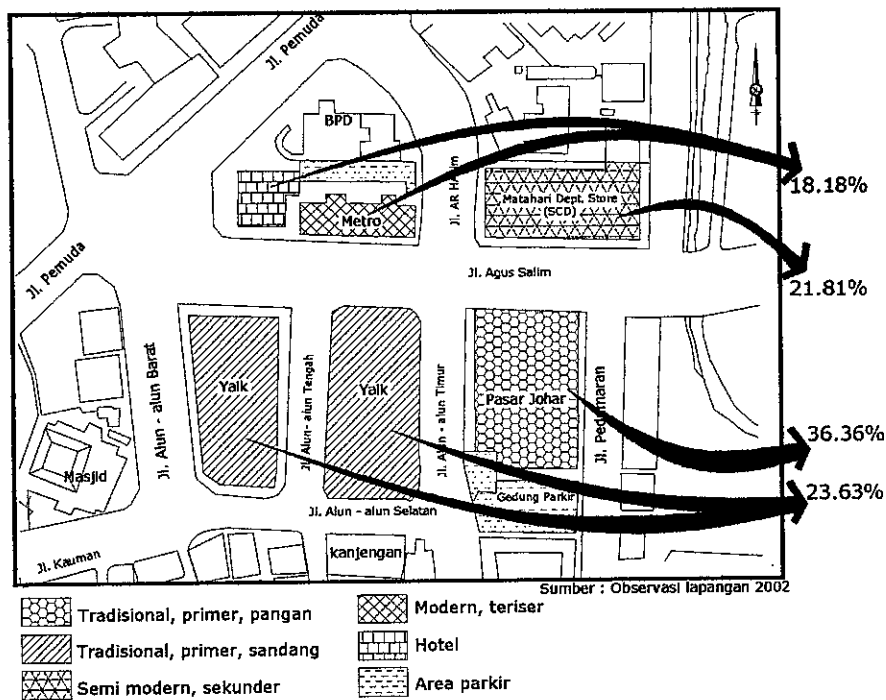
Seperti diketahui dari hasil survei yang dilakukan penulis ternyata jumlah pengunjung pada masing-masing bangunan/ kegiatan berbeda-beda , mereka yang bertujuan ke :

– Pasar Johar	31 %
– Ya'ik	20%
– Metro	15%
– SCJ	18%
– PKL	11%
– DLL	5%

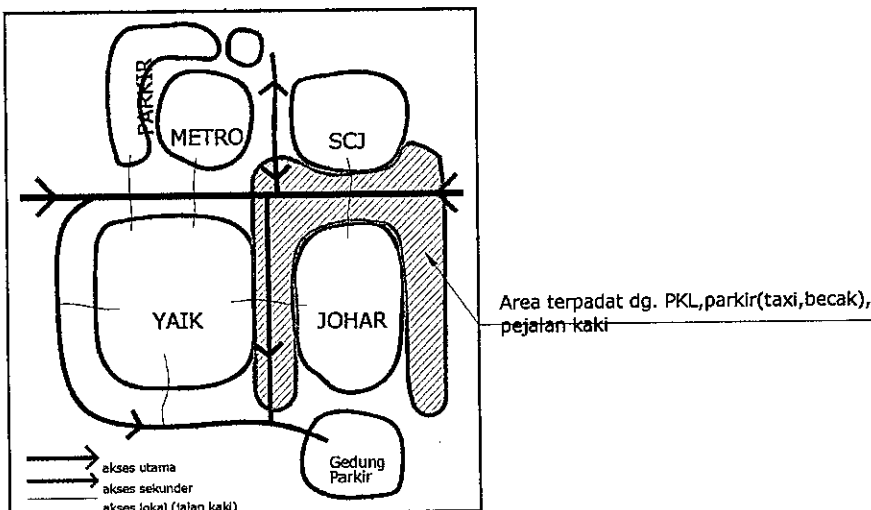
Sehingga diketahui dari 1/3 pengunjung ke kawasan Johar bertujuan ke Pasar Johar, sehingga jumlah pengunjung yang memadati ruang publik menuju ke lokasi ini akan lebih padat dibandingkan menuju ke lokasi/ bangunan lainnya. Terlihat bahwa konsentrasi kegiatan berada sekitar pasar tradisional hal ini disebabkan jumlah dan

disebabkan karena pasar tradisional ini menjual kebutuhan pokok yang sangat primer (pangan/basah) dimana kebutuhan ini merupakan kebutuhan untuk semua lapisan masyarakat. Akibatnya terjadi akumulasi kegiatan pada ruang publik di jl. Agus Salim khususnya didepan Pasar Johar sehingga sirkulasi pada daerah ini sangat terganggu.

Gambar 22 Peta Tata Guna Lahan beserta prosentase penggunaan tiap lahan



Gambar 22a Area terpadat sesuai tata guna lahan



Kondisi demikian oleh PKL dimanfaatkan, mereka menempati daerah ramai yang dapat memberi kesempatan untuk memperoleh keuntungan. Sedangkan keberadaan PKL-PKL sebenarnya sangat mengganggu kelancaran pengunjung ketika memasuki kawasan ataupun menuju tempat parkir yang telah disediakan. Akibatnya pengunjung/pengguna kawasan cenderung lebih banyak memanfaatkan area parkir di jalan dari pada parkir didalam gedung, peluberan penggunaan parkir di jalan sangat mengganggu kelancaran sirkulasi.

5.1.2. Analisa Intensitas Guna Lahan

Adapun kawasan Johar didalamnya terdapat bangunan – bangunan untuk fungsi perdagangan tradisional, modern hotel dan jasa.

Tabel 20 Karakter pada Kawasan Studi

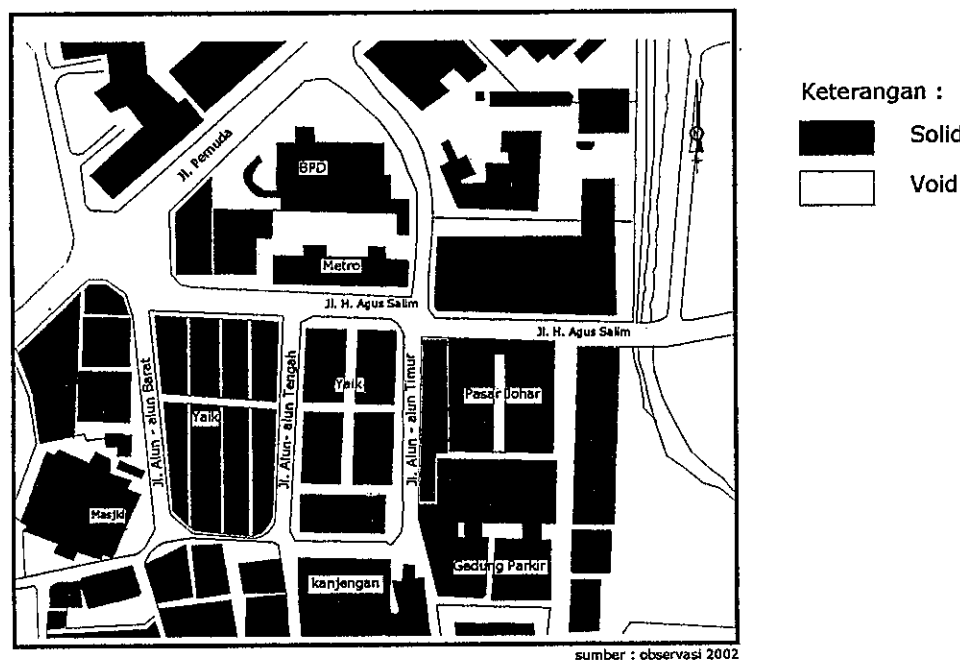
No	Bangunan	Fungsi	Jumlah lantai	Akses ke	Luas bangunan m ²	Karakter bangunan	Pengaruh parkir thd. Sirkulasi kawasan Johar
1.	Metro Hotel dan plasa	Perdagangan modern	3-6	Dari Jl. H Agus Salim	3453	Terdiri dari 3 blok bangunan -3453 Plasa dan Swalayan -3454 Hotel -3455 Bangunan service Keberadaannya merupakan maingate menuju kawasan Johar	Cukup mempengaruhi sirkulasi dan parkir kawasan Johar
2.	SCJ	Perdagangan semi modern	6	Jl. H. Agus Salim 2 nd entrance dari Jl. AR. Hakim	14720	Berfungsi sebagai pertokoan dan hiburan sebelumnya juga berfungsi sebagai swalayan	Cukup mempengaruhi sirkulasi kawasan karena, pintu masuk keluarnya memotong Jl. Agus Salim

3.	Pasar Yaik Lama	Perdagangan tradisional khususnya konveksi dan pasar buah	2	1. Jl. H. Agus Salim 2. Jl. Alun – alun Timur 3. Jl. Alun – alun Selatan	7.689m	Merupakan kios semi permanen dan temporer kondisinya kumuh	Sangat berpengaruh terhadap sirkulasi dan parkir kawasan Johar karena jumlah PKL yang meluber disetiap sisi gedung/keluar ke badan jalan
4.	Pasar Yaik Baru	Perdagangan tradisional khususnya konveksi dan pasar buah	2	1. Jl. H. Agus Salim 2. Jl. Alun – alun Timur 3. Jl. Alun – alun Selatan 4. Jl. Alun – alun Barat	10.512 m2	Terdiri dari 5 blok bangunan inti dan 1 bangunan pendukung, kondisi fisik buruk dan kumuh	Sangat berpengaruh terhadap sirkulasi dan parkir kawasan Johar karena PKL meluber disetiap sisi gedung/keluar ke badan jalan
5.	Pasar Johar	Perdagangan tradisional kebutuhan pokok sehari - hari	2	1. Jl. H. Agus Salim 2. Jl. Alun – alun timur 3. Jl. Pedamaran 4. Jl. Alun – alun Selatan	14.656 m2	Terdisi dari 3 bagian inti pasar johar utara, tengah dan selatan. Kondisi fisik sudah buruk perlu perbaikan	Sangat berpengaruh terhadap sirkulasi dan parkir kawasan Johar karena jumlah PKL-PKL meluber disetiap sisi gedung/keluar ke badan jalan
6.	Bangunan semi permanen	PKL		Berada pada hampir sepanjang jalan lingkungan kawasan johar	1347,8 m2	Menggunakan awning, dasaran terbuka, menempel pada bangunan pasar tradisional	Sangat mempengaruhi sirkulasi dan parkir kawasan Johar karena keberadaan mereka tidak pada tempatnya dengan membuka dasaran dibadan jalan
7.	Pertokoan kanjengan	Tradisional modern	4	1. Jl. Alun – alun Selatan 2. Jl. Alun – alun timur 3. Jl. Plombokan	13.678 m2	Kondisi secara fisik masih kuat tetapi tampak kumuh dan sudah tidak berfungsi	Tidak mempengaruhi sirkulasi dan parkir kawasan Johar, apalagi pertokoan ini sudah tidak berfungsi lagi.

8.	Gedung parkir	Pasar tradisional, tempat parkir, arena hiburan	5	1. Jl. Alun – alun Timur 2. Jl. Alun – alun Selatan 3. Jl. Plombokan	10.620 m ²	Kapasitas parkir belum optimal dan pintu – pintu masuk hampir tertutup oleh kegiatan pasar dan bongkar muat	Tidak berpengaruh terhadap sirkulasi parkir kawasan
----	---------------	---	---	--	-----------------------	---	---

Sumber : Analisis Peneliti 2002

Gambar 23 Solid dan Void Intensitas Guna Lahan Kawasan



Dari metode void dan solid dapat diketahui bahwa kawasan johar ini sangat padat dan hampir tidak menyisakan ruang terbuka (void) baik sebagai orientasi bangunan (arah hadap bangunan) maupun untuk menampung kegiatan – kegiatan pada ruang publik seperti PKL, halte bus, halte taxi, parkir di jalan (*curb parking*) .

5.2. Ruang Publik

Ruang terbuka adalah ruang yang terdapat pada suatu lingkungan dan bersifat umum, ruang terbuka pada kawasan johar adalah :

- Jalur – jalur jalan
- Lapangan / *open space* (sebagian alun – alun yang telah dibuka tahun 2002)

Karena bentuk ruang terbuka lain seperti lapangan tidak terdapat pada kawasan ini, maka jalur – jalur jalan dipakai sebagai ruang terbuka dan bersifat umum, karena sifatnya yang umum dan krisis ekonomi yang melanda negara Indonesia maka :

- Jalur – jalur ini dipakai sektor informal (PKL) sebagai tempat bagi mereka untuk mencari nafkah
- Jalur khusus pejalan kaki tidak terdapat pada kawasan Johar maka jalur jalan pun digunakan sebagai jalur pedestrian
- Kegiatan parkir dibadan jalan (*curb parking*).

5.2.1. Jalur Pedestrian

Di Indonesia belum ada anggapan yang serius terhadap pentingnya upaya perlindungan dan kesejahteraan bagi pejalan kaki, karena dianggap tidak penting maka perencanaan – perencanaan yang da tidak memperhatikan fasilitas untuk pejalan kaki. Akibatnya pejalan kaki memanfaatkan jalur sirkulasi , seperti kawasan johar tidak semua jalan memiliki jalur pedestrian sehingga terlihat jalan sirkulasi digunakan pula untuk jalur pedestrian

Jalur pejalan kaki/ pedestrian dikawasan johar :

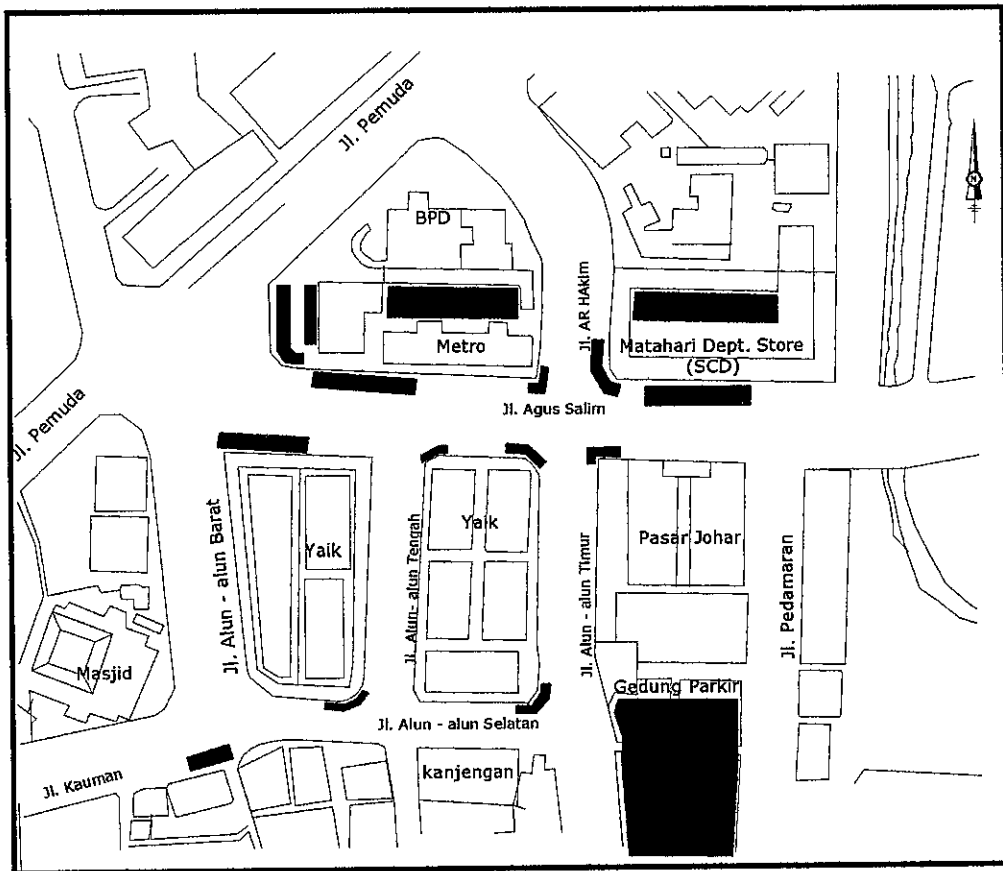
- Tidak memberi kesempatan yang luas terutama bagi ibu – ibu yang membawa anak – anaknya bergerak leluasa di tempat – tempat terbuka didaerah pertokoan yang nyaman dan terjamin keamanannya.

- Jalur pedestrian yang ada di kawasan Johar tidak memperhatikan volume lalu lintas yang ada sehingga jalur sirkulasi terganggu oleh banyaknya pedestrian yang lalu lalang.

Keberadaan para pejalan kaki di kawasan Johar ini perlu diperhatikan hal ini disebabkan tidak adanya jalur pejalan kaki yang benar-benar sesuai untuk mereka, sehingga pejalan kaki memakai jalur jalan. Jumlah mereka yang banyak dan sebagian dari mereka bertujuan ke PKL-PKL maka keberadaannya mempengaruhi sirkulasi kawasan yang pada akhirnya juga mempengaruhi kemudahan pengunjung memarkirkan kendaraannya.

Untuk itu perlu mengetahui area mana yang dilalui pejalan kaki dengan pengamatan dan dasar perhitungan bahwa jarak 400m adalah jarak ideal pengunjung berjalan dengan membawa barang belanjaan. Dengan mengetahui letak-letak ruang parkir (baik dari moda transportasi umum dan private) maka dapat diketahui area mana saja yang dilalui pejalan kaki baik area yang sangat ramai, ramai maupun cukup ramai.

Gambar 24 Tapak-tapak yang dilewati pejalan kaki



Sumber : Observasi lapangan 2002

keterangan :
 ■ Halte bus
 ■ Taxi stands
 ■ Taxi stands
 ■ pangkalan becak
 ● Traffic light
 —→ Tapak pejalan kaki

Dari gambar tersebut diatas dapat diketahui bahwa area terpadat yang dilalui oleh pengunjung adalah Jalan Agus Salim, sehingga sangatlah wajar kalau pada jalan ini terlihat padat oleh pengunjung juga oleh kendaraan. Hal ini membuat sirkulasi pada jalan ini sangat kacau dan mengganggu sirkulasi baik yang akan menuju tempat parkir maupun yang hanya lewat jalan ini saja

5.2.2. Sektor Informal

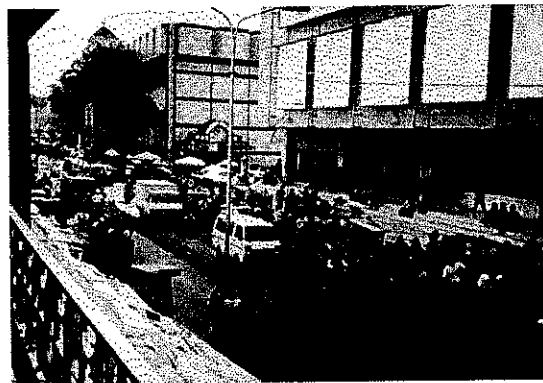
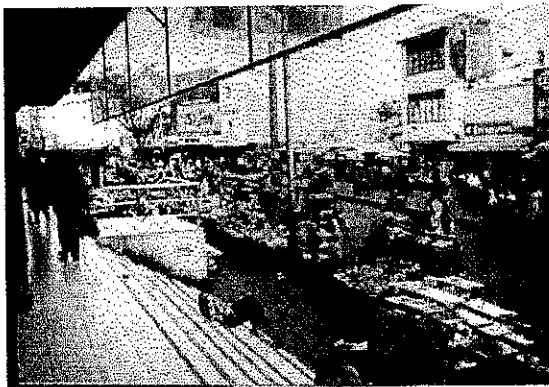
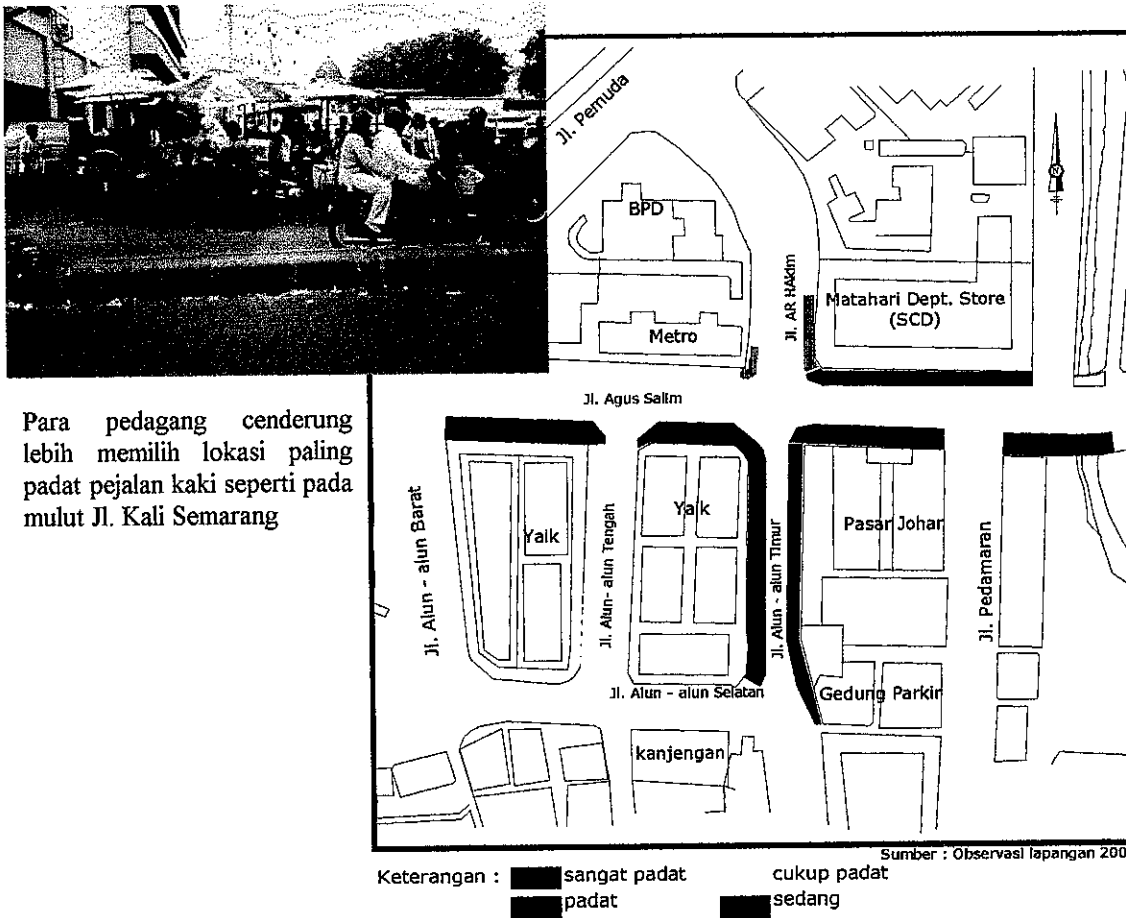
Sektor informal adalah sektor berpenghasilan rendah (*low come*), mereka para pedagang kaki lima atau dikenal dengan PKL, diantaranya adalah :

- PKL dengan dasaran terbuka (penjual buku, buah, plastik dll)
- PKL dengan gerobak (warung makan, minum dll)
- PKL dengan semi permanen (penjual buah berada pada jalan Alun-alun Timur)
- Para penjual jasa seperti sol sepatu, service perbaikan jam tangan, tambal ban

Pemanfaatan jalur jalan oleh PKL-PKL berakibat pada kemacetan lalulintas, apalagi mereka dalam jumlah yang besar dan terlihat tidak menghiraukan bahwa keberadaannya mengganggu sirkulasi kendaraan. Hal ini dapat dimengerti terlebih dengan adanya krisis ekonomi yang melanda negara Indonesia dan keberadaan mereka sering tidak diperhitungkan dalam perencanaan urban.

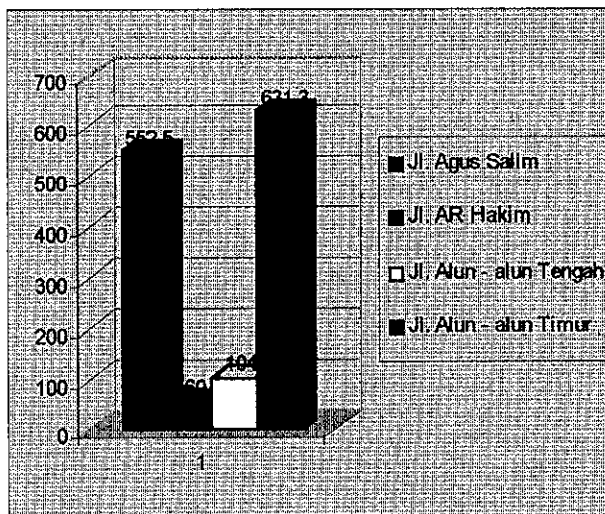
Sehingga mereka menempati sepanjang jalan yang memungkinkan dagangan mereka terjual, mereka terakumulasi /mengumpul sepanjang jalan yang dekat dengan pasar Johar dan pasar Ya'ik. Hal ini karena pada lokasi tersebut merupakan area perdagangan tradisional yang menjual barang kebutuhan primer dan sekunder. Kebutuhan primer dan sekunder merupakan kebutuhan pokok semua lapisan masyarakat, maka jumlah pengunjung yang datang ke lokasi tersebut akan lebih banyak dibanding pengunjung ke Metro, SCJ atau tempat-tempat lainnya. Keadaan ini dimanfaatkan oleh para PKL-PKL untuk menjual barang dagangannya, karean tempat-tempat tersebut paling banyak dilewati pengunjung sehingga kemungkinan terbeli lebih banyak.

Gambar 25 Tempat yang dipakai Sektor Informal



Lokasi kegiatan sektor informal sepanjang Jl. Agus Salim hingga mulut Jl. AR Hakim, menyita hampir separo sisi jalan, berakibat tersendatnya sirkulasi lalu lintas

Gambar 26 Grafik Pemakaian Jalan oleh PKL



Dari gambar tersebut terlihat letak daerah yang padat dengan PKL dan pengunjung dan terlihat pula lokasi mana yang rawan atau sulit untuk dilalui sirkulasi baik ke area masuk parkir maupun keluar dari area parkir.

5.2.3. Area Parkir pada Ruang Terbuka

Lokasi jalan yang erat hubungannya dengan pergantian moda transportasi adalah :

- Daerah tempat tunggu
- Daerah tempat turunnya penumpang angkutan umum
- Fasilitas parkir dibadan jalan

Perletakaan mobil parkir pada badan jalan sebaiknya seminimal mungkin mengurangi badan jalan, apalagi kawasan johar merupakan kawasan padat baik oleh pejalan kaki, pengendara maupun pedagang. Pemanfaatan parkir pada badan jalan sebenarnya mengurangi luas jalan dan mengganggu sirkulasi, sehingga pola perletakkannya sebaiknya menyesuaikan lebar jalan dan volume lalu lintas sehingga tidak mengakibatkan sirkulasi terganggu.

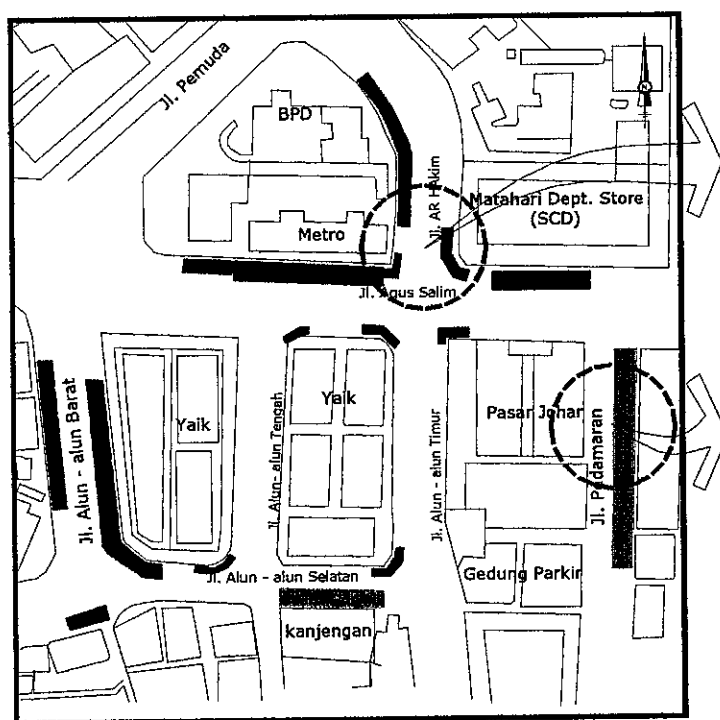
Area parkir pada ruang ini diakibatkan oleh adanya transportasi umum, antara lain

- Halte bis
- Pangkalan becak
- Pangkalan Ojek
- Halte Taxi

Akan tetapi area parkir inipun dipakai juga oleh transportasi pribadi, yang mana sebenarnya tempat mereka berada pada area parkir didalam gedung.

Sehingga terlihat pemanfaatan parkir di jalan sampai penuh sedangkan pemanfaatan area parkir di gedung sepi. Sedangkan pemanfaatan parkir di jalan yang penuh ini akan banyak mengurangi lebar jalan akibatnya mengganggu sirkulasi kawasan, bahkan mengganggu jalannya pintu masuk dan keluar ke area parkir dalam gedung.

Gambar 27 Lokasi area parkir dan aktifitas on street pada kawasan



Sumber : Observasi lapangan 2002

keterangan Halte bus ■ pangkalan becak
 ■ Taxi stands ■ Area parkir private publik
 ■ bongkar muat



Area tempat pangkalan becak pada mulut Jl. AR Hakim ke Jl. Agus Salim



Aktifitas parkir sementara bongkar muat pada Jl. Pedamaran, hampir menutup seluruh badan jalan

Dari pengamatan terlihat pengemudi lebih menyenangi parkir pada lokasi yang dekat dengan tujuan mereka dengan berbagai alasan dinatranya mudah dan keluar masuk jika tujuan mereka hanya sebentar; keenggan berjalan jauh apalagi jika harus berbelanja dengan bawaan yang sangat berat. Sehingga parkir di jalan (*on street*) lebih disukai pengemudi mobil karena parkir dekat dengan tempat tujuan dan dekat dengan jalan akan memberi *sense of clarity en security*, (Childs Mark, 1999 : 109).

Adapun jalan yang dekat dengan tujuan kebanyakan pengunjung adalah Jl. Agus Salim, sehingga parkir di jalan terbanyak berada pada jalan ini, sedangkan sesungguhnya jalan ini merupakan jalan sirkulasi utama menuju kawasan.

Lokasi parkir di jalan yang dekat dengan pasar memang terlihat menguntungkan pengunjung, beberapa negara ada yang membolehkan parkir di jalan dekat pasar, tetapi pada momen-momen tertentu saja misalkan pasar pagi (buka hanya pada pagi hari), pasar Minggu (hanya buka pada hari Minggu). Akan tetapi ini tidak berarti tempat parkir tersebut dapat dipakai permanen (sepanjang hari) hanya pada saat-saat tertentu saja.

5.3. Sirkulasi dan Transportasi

Jalan merupakan sarana penggerak manusia dalam melakukan kegiatannya, karena jalur – jalur jalan dapat menghubungkan bangunan ke bangunan maupun bangunan ke ruang – ruang terbuka , karenanya maka sistem sirkulasi berkaitan dengan aspek – aspek perancangan urban lainnya (Hamid Shirvani 1985)

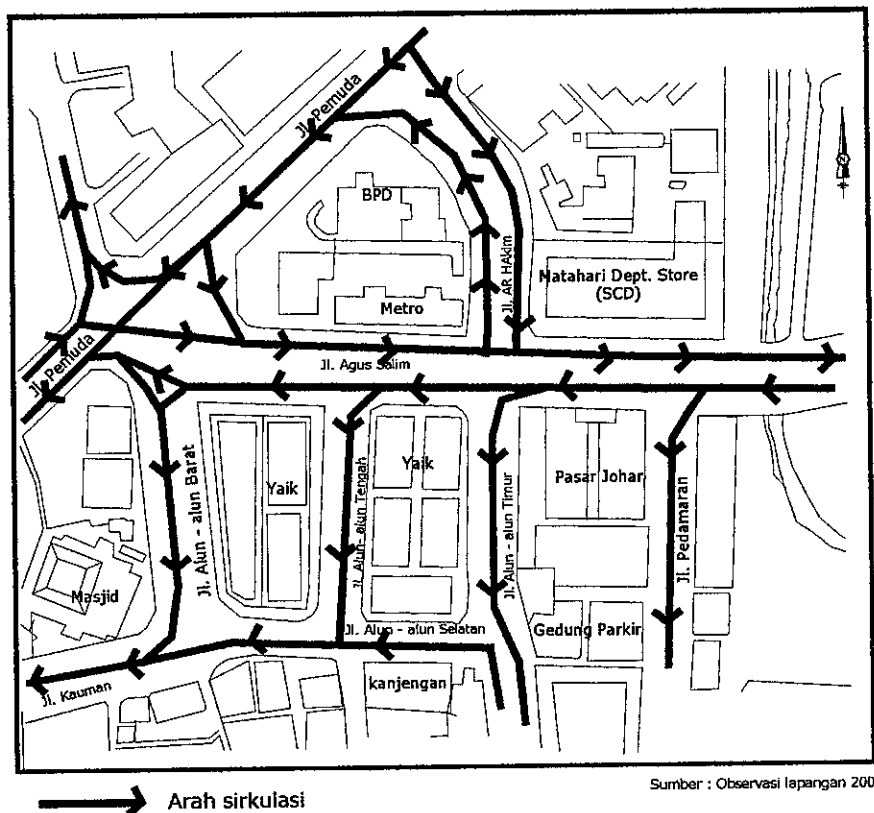
Jalur jalan harus dapat memberi pengalaman ruang dan waktu tertentu dengan demikian sistem jaringan jalan harus dapat menyajikan rangkaian tontonan visual yang

bermakna sehingga sirkulasi harus memperhatikan prinsip – prinsip yang diantaranya memperhatikan jalur parkir dan jalur hijau.

Akses ke Kawasan Johar dapat dicapai melalui :

- Dari arah Jalan Pemuda (depan BPD) ke Jalan Agus Salim
- Dari Jalan MT.Haryono (Mataram) kekiri ke jalan Agus Salim melewati Kawasan Jurnatan
- Dari Jalan Letjen Suprpto kekiri (depan kantor Pos dan Giro) ke jalan AR.Hakim
- Dari Kranggan menuju Jalan Plombokkan

Gambar 28 Peta Sirkulasi Kawasan Johar



Dari sirkulasi yang ada saat ini terlihat bahwa akses sirkulasi kawasan Johar paling banyak dan paling mudah dicapai melalui Jalan Agus Salim dan AR.Hakim,

sehingga pada jalur-jalur ini sangat padat oleh adanya sirkulasi kendaraan akibatnya sering terjadi kemacetan.

5.3.1. Aksesibilitas

Kelancaran, keamanan dan kenyamanan suatu jalur jalan sangat ditentukan oleh kondisi lalulintasnya yang menyangkut :

- Arah lalulintas
- Kecepatan lalulintas
- Kepadatan lalulintas
- Moda angkutan
- Alat angkutan

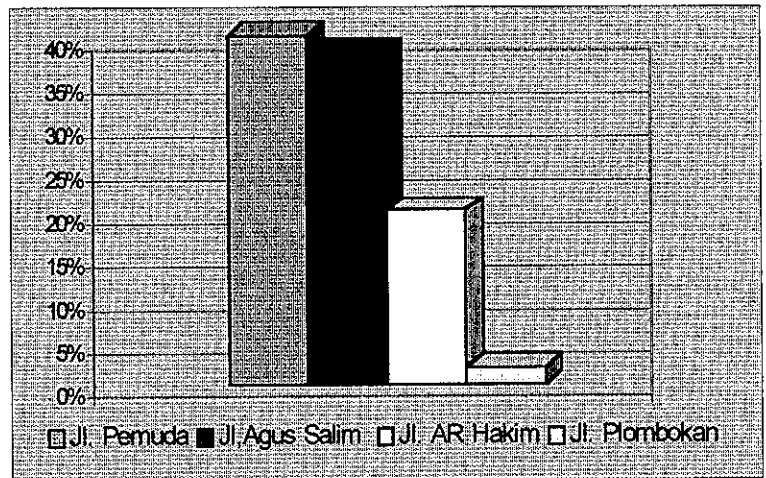
Unsur yang paling penting dalam sistem sirkulasi kota adalah tempat parkir kendaraan baik tempat parkir dipelataran/dalam gedung (*off street parking*) maupun parkir dibadan jalan. Disamping itu sirkulasi harus mampu mendistribusikan arus pergerakan lalulintas (kendaraan maupun pejalan kaki) dalam kawasan pusat kota, sehingga pergerakan lalulintas tidak terakumulasi pada suatu titik tertentu.

Dari sirkulasi yang terjadi saat ini terlihat bahwa sirkulasi menuju kawasan Johar paling mudah adalah dengan melewati jalan Agus Salim, dan ternyata dari hasil survei pengunjung paling banyak datang dari arah ini. Sehingga dapatlah disimpulkan bahwa sirkulasi ke area parkir pelataran (*off street parking*) paling banyak berada pada area parkir yang dekat dengan jalan Agus Salim yaitu :

- Area parkir Metro Hotel Plaza
- Area parkir Shopping Center Johar

Gambar 29 Grafik prosentase kedatangan

- 40 % dari arah Jl. Pemuda
- 38 % dari arah Jl. Agus Salim
- 20 % dari arah AR.Hakim
- 2% dari arah Jl. Plombokan

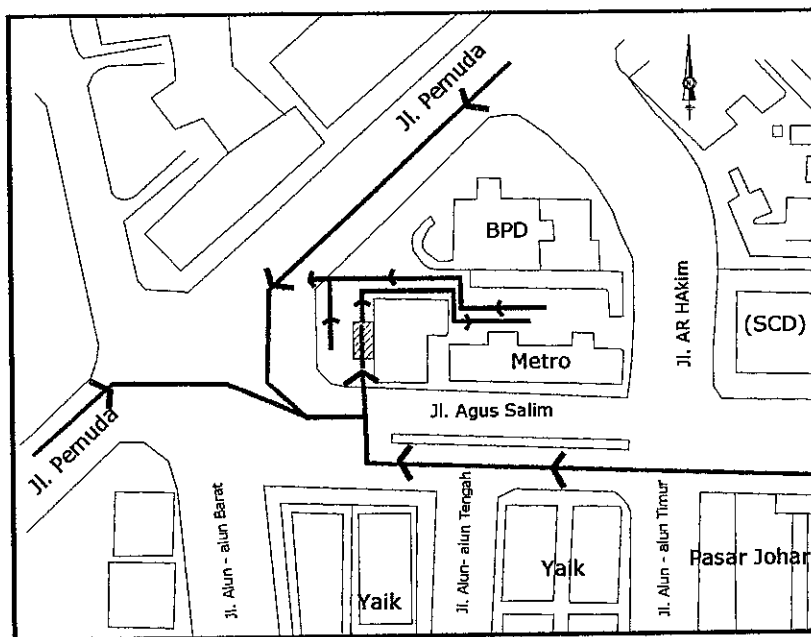


Sumber : Survei Peneliti 2002

a. Area Pelataran Parkir (*off street parking*)

1. Metro

Gambar 30 Akses ke Metro



Sumber : Observasi lapangan 2002

- arah masuk
- arah keluar
- ▨ kiss and walk

Sirkulasi ke Metro dapat dicapai dengan 3 cara yaitu :

- Dari Jl. Pemuda (bank BPD Jateng)
- Dari Jl. Pemuda (Hotel Dibya Puri)
- Dari Jl. Agus Salim

Sirkulasi untuk menuju Metro Hotel Plaza tidak terdapat banyak kesulitan, disamping itu pada pintu masuknya tidak terdapat PKL. Begitu pula saat keluar pengunjung tidak mengalami kesulitan karena pada pintu keluar tidak terdapat PKL yang mengganggu sirkulasi. Untuk pengunjung yang datang bertujuan ke kawasan Johar, dan bertujuan ketempat lain (pasar Johar, Ya'ik atau daerah sekitar) tersedia jalur pintu keluar melalui pintu belakang lewat Jl.AR Hakim atau lewat dari dalam swalayan Metro keluar ke jalan Agus Salim.

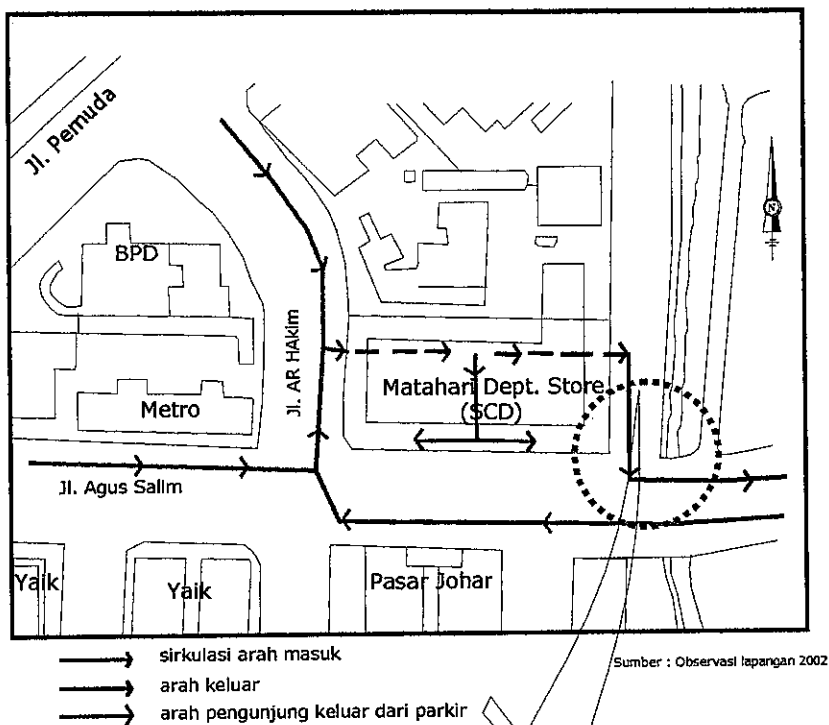
2. Shopping Center Johar

Sirkulasi ke SCJ dapat dicapai dari:

- Dari arah Jl. AR Hakim, awal jalur ini tidak ramai dan tidak dipadati PKL akan tetapi pintu masuk ke area parkir sedikit terhalang oleh aktifitas jasa seperti pembuatan kunci dan sol sepatu meski demikian sirkulasi melalui jalur ini dapat dikatakan tidak banyak kesulitan.
- Dari arah Jl. Agus Salim (depan Metro), sirkulasi sedikit terhalang oleh adanya PKL dan pejalan kaki, disamping itu sirkulasi akan terganggu jika terdapat kendaraan dari jl. AR Hakim yang akan menuju jl. Agus Salim
- Dari arah Jl. Agus Salim (depan pasar Johar), kendaraan harus memutar memotong arus kendaraan dari arah yang berlainan sehingga sirkulasi kendaraan lain terganggu.

Sedangkan untuk pengunjung yang bertujuan ke SCJ atau tempat lainnya dapat menggunakan fasilitas trap dan lift, akan tetapi pada saat keluar dari area parkir harus melewati sekumpulan PKL – PKL yang keberadaannya hampir menutup jalan. Kesulitan ini bertambah karena pada simpul jalan ini digunakan sebagai pangkalan becak. Keadaan inilah yang merupakan kendala mengapa pengunjung enggan parkir di gedung ini (SCJ) karena tingginya resiko mobil akan bergesekan dengan aktifitas sektor informal.

Gambar 31 Akses ke Shopping Center Johar



Pintu keluar dari area parkir SCJ menuju Jl. Agus Salim, terlihat padat oleh PKL dan tidak sebenarnya mobil masuk lewat jalan ini

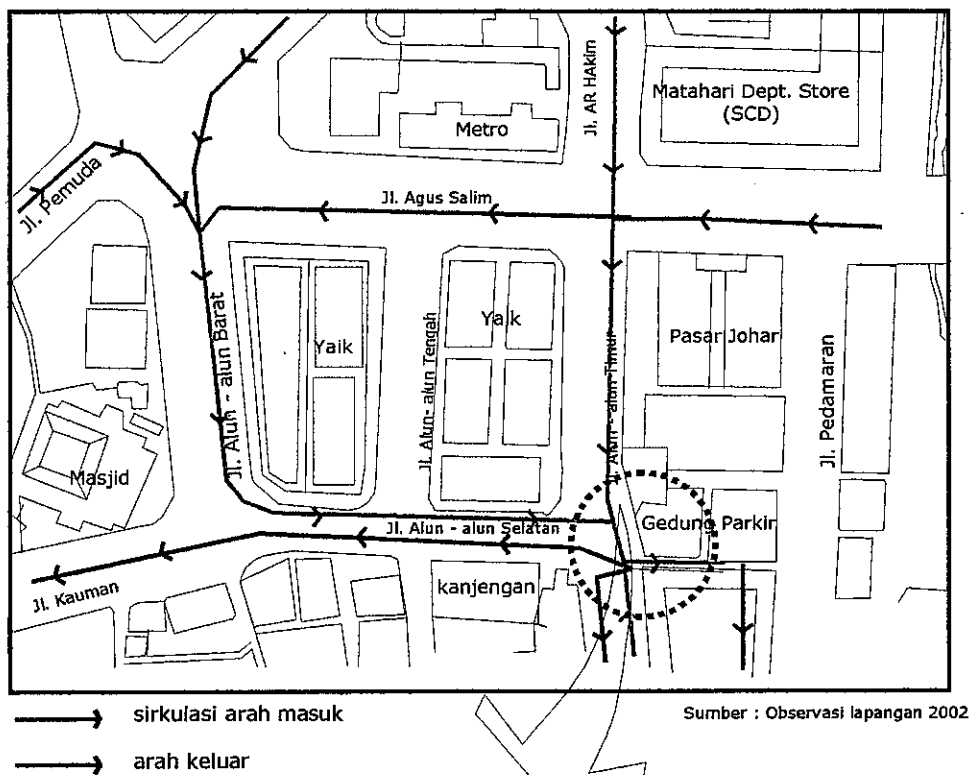
3. Gedung Parkir

Sirkulasi ke area Gedung Parkir dapat dicapai melalui :

- Dari arah Jl. Agus Salim (depan pasar Johar) masuk ke Jl. Alun – alun Timur sebagai pintu utama gedung parkir, tetapi terhalang oleh banyaknya PKL – PKL mulai dari awal jalan pintu masuk sampai menuju Gedung Parkir lantai 5.
- Dari arah Jl. AR Hakim memotong jl. Agus Salim dimana jalan ini merupakan jalan 2 arah, disamping pengemudi harus melewati PKL – PKL yang ada disepanjang Jl. Alun – alun Timur, bagi pengunjung keadaan ini dianggap sangat sulit. Bagi mereka yang bertujuan hanya ke pasar Johar atau Ya'ik maka disamping letaknya jauh juga sulit pencapaiannya.
- Dari arah Jl. Pemuda (depan Hotel Dipya Puri) masuk ke Jl. Alun – alun Barat Sepanjang Jl. Alun - alun Barat terdapat deretan PKL-PKL meskipun keberadaannya tidak banyak mengganggu sirkulasi, akan tetap pada simpul jalan Alun-alun Barat dan Selatan terdapat PKL-PKL yang jumlahnya cukup banyak dan areanyapun digunakan untuk bongkar muat barang.
- Dari arah jalan Pemuda ke jalan Alun-alun Barat terhalang oleh adanya bus yang berhenti dan mangkalnya becak-becak.
- Dari arah Jl. Plombokan, adalah arah yang paling mudah mencapai gedung parkir karena sama sekali tidak terganggu oleh PKL maupun pejalan kaki, meskipun demikian dari arah ini hanya dipakai oleh pengunjung yang sudah terbiasa dan sering parkir di gedung parkir dan dalam jangka waktu yang relatif lama ± 10 jam seperti para pedagang dan karyawan toko, sedang untuk pengunjung umum kebanyakan mereka menggunakan sepeda motor.

Dari uraian diatas ternyata sirkulasi menentukan pengunjung dalam memilih tempat parkir dan sirkulasi yang ada tidak mampu mendistribusikan pergerakan pengunjung sehingga Gedung Parkir menjadi pilihan pengunjung yang terakhir. Akibatnya Gedung Parkir lantai 5 tidak optimal penggunaannya, area parkir ini kebanyakan dipakai oleh pedagang 90% dari mereka yang parkir adalah pedagang

Gambar 32 Akses ke Gedung Parkir



Pintu masuk ke Gedung Parkir, sangat tidak memungkinkan untuk akses mobil masuk ke area parkir

b. Parkir di badan jalan (*on street parking*)

1. Jalan Agus Salim

Untuk parkir di badan jalan ini (*curb parking*) dapat dicapai melalui:

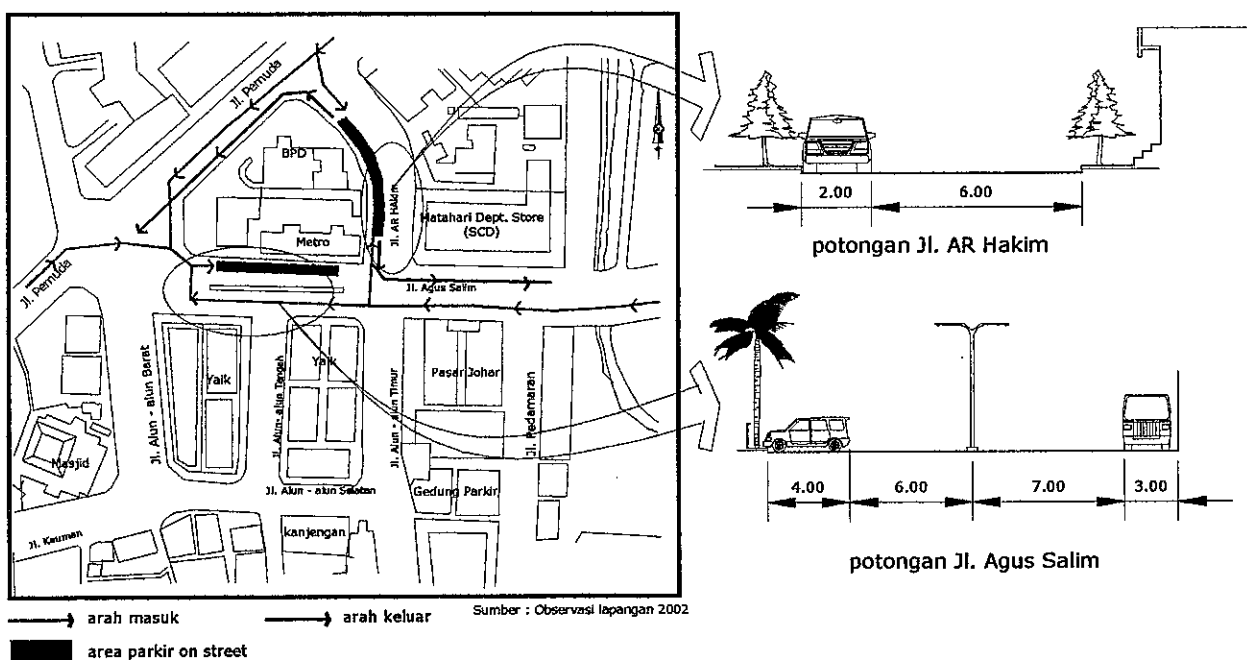
- Dari jalan Pemuda (depan Dipya Puri) ke jalan Agus Salim
- Dari jalan AR.Hakim ke jalan Agus Salim
- Dari kawasan Jurnatan lurus ke kawasan Johar

2. Jalan AR.Hakim

Untuk parkir di badan jalan ini dapat dicapai melalui:

- Dari jalan Pemuda (depan Dipya Puri) ke Jalan Agus Salim kemudian ke Jalan AR Hakim
- Dari jalan Pemuda (depan kantor Pos dan Giro) ke jalan AR.Hakim
- Dari jalan Agus Salim ke jalan AR.Hakim

Gambar 33 Akses ke Area Parkir Jl. AR Hakim dan Jl. Agus Salim



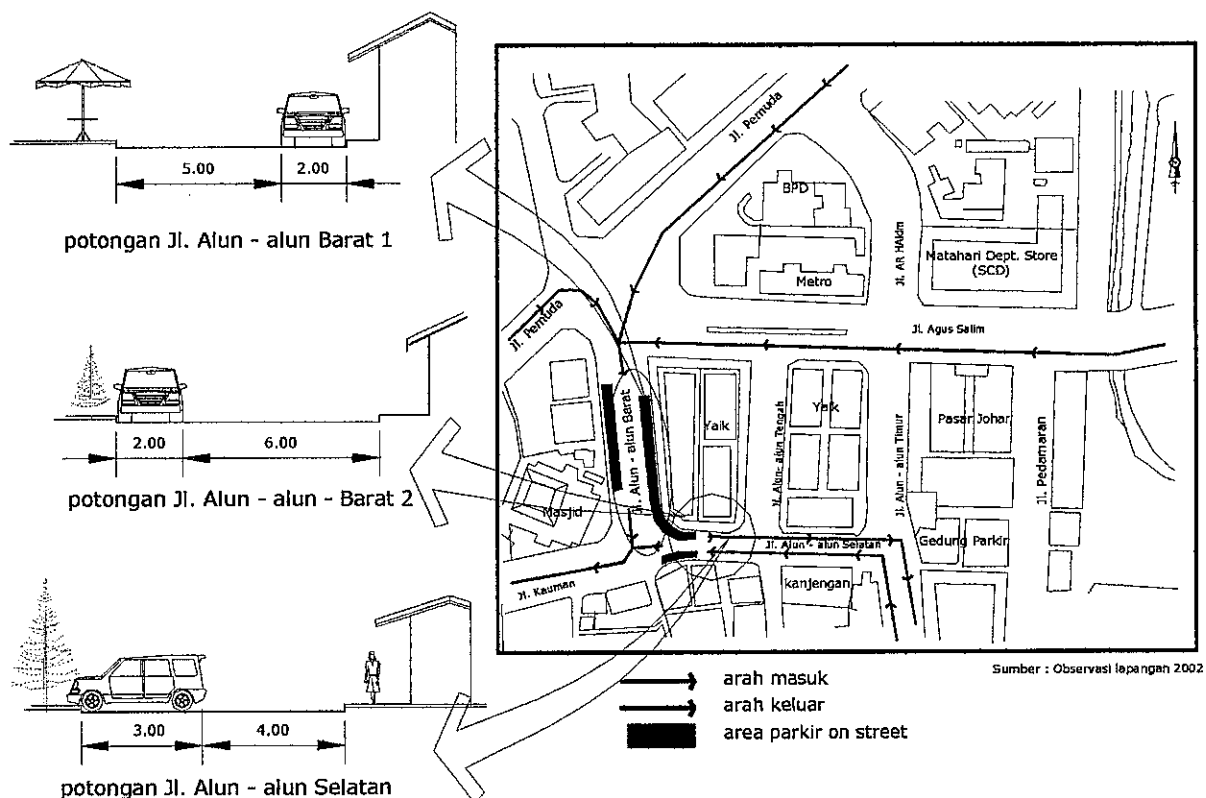
3. Jalan Alun-alun Barat dan Jalan Alun - alun Selatan

Untuk parkir ke badan jalan ini dapat dicapai melalui :

- Dari arah jalan Pemuda (depan Dipya Puri) ke Jalan Alun-alun Barat dan jalan Alun-alun Selatan
- Dari arah Jalan Agus Salim ke jalan Alun-alun Barat dan jalan Alun-alun Selatan
- Dari arah Jalan Plombokan kemudian ke Jalan Alun-alun Selatan.

Dari sirkulasi yang terjadi saat ini terlihat bahwa parkir pada badan jalan paling mudah dan paling banyak berada pada Jalan Pemuda ke Jalan Agus Salim, kemudian disusul jalan AR Hakim. Sedangkan pada kenyataannya jalan Agus Salim telah padat dengan kegiatan PKL, halte bus dan mangkalnya becak-becak.

Gambar 34 Akses ke Area Parkir Jl. Alun – alun Barat dan Jl. Alun – alun Selatan



5.3.2. Transportasi

Pada dasarnya perencanaan transportasi bertujuan (Branbilla dan Ciani 1977)

untuk :

- Memperbaiki pola pergerakan di kawasan komersial (CBD)
- Mengurangi kendaraan pribadi
- Mendorong penggunaan alat transportasi umum
- Memperbaiki aksesibilitas kawasan komersial kota

Peraturan manajemen sistem transportasi (Transportation System Management - TSM)

berisi konsep – konsep untuk perbaikan yang meliputi :

- Perbaikan arus kendaraan
- Perlakuan istimewa bagi kendaraan berpenumpang banyak
- Mengurangi periode puncak perjalanan
- Management Parkir
- Perbaikan angkutan kota dan angkutan pinggir kota

Untuk memenuhi kegiatan-kegiatan tersebut maka pengguna kawasan Johar yang terdiri dari pedagang, pengelola dan pengunjung memerlukan moda transportasi , adapun moda transportasi dapat berwujud :

a. Moda Transportasi Umum

Moda transportasi umum adalah transportasi yang menggunakan angkutan umum:

- moda transportasi tak bermotor sederhana dan murah seperti becak
- moda transportasi sederhana bermotor seperti bus kota, ojek, angkot
- moda transportasi mahal seperti taxi.

Becak dan taxi dapat berhenti dimana saja tergantung dari permintaan penumpang, sedang bus berhenti di depan pasar Ya'ik.

Moda transportasi umum menggunakan badan jalan sebagai tempat pemberhentiannya. Jumlah angkutan umum dan jumlah pengunjung dari transportasi ini tidak sedikit sedangkan kebanyakan dari angkutan umum ini berada pada jalan Agus salim, akibatnya kepadatan terakumulasi pada jalur ini.

b. Moda Transportasi pribadi

Moda transportasi pribadi adalah transportasi angkutan pribadi dapat berupa:

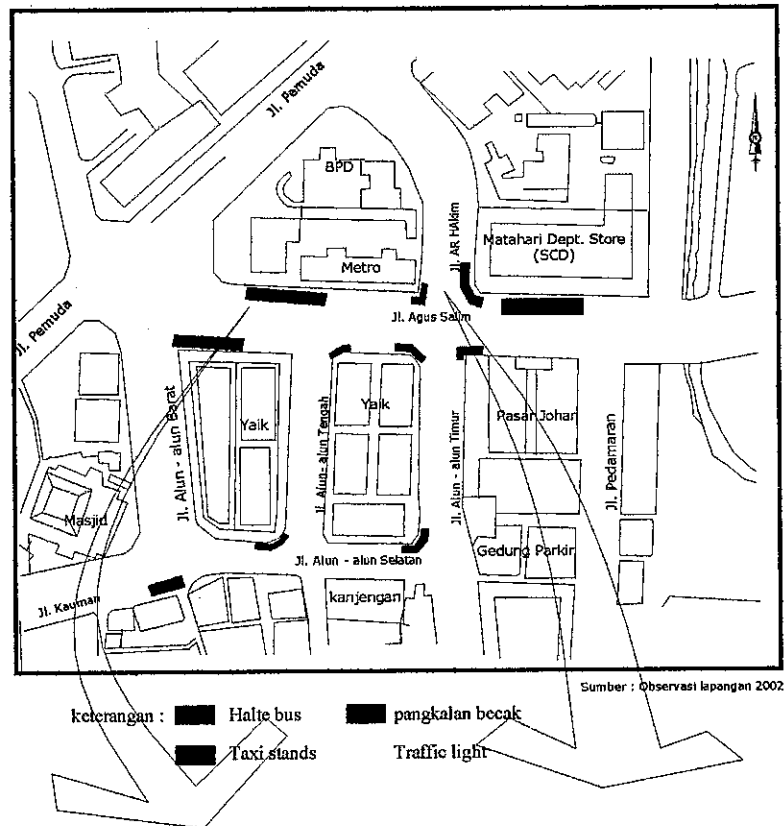
- sepeda motor
- mobil pribadi,

Dengan kondisi yang sangat padat dan kacaunya sirkulasi ini justru membuat pengunjung menyenangi parkir dekat dengan tujuan maka dipilihlah parkir di jalan, apalagi bagi mereka yang membawa sopir.

Kendaraan – kendaraan pribadi ini memerlukan tempat parkir khusus /pelataran atau gedung parkir, tempat parkir tersebut diantaranya adalah :

1. Metro dengan area parkir terletak dipelataran gedung bagian depan dan belakang dengan luas area parkir total 1772 m².
2. SCJ dengan area parkir terletak di basement dengan pintu keluar masuk di samping gedung dengan luas area parkir total 2944 m²
3. Gedung parkir yang merupakan bangunan khusus untuk parkir terdiri dari 5 lantai dengan luas masing – masing lantai 2124 m² atau total luas total 10620 m²

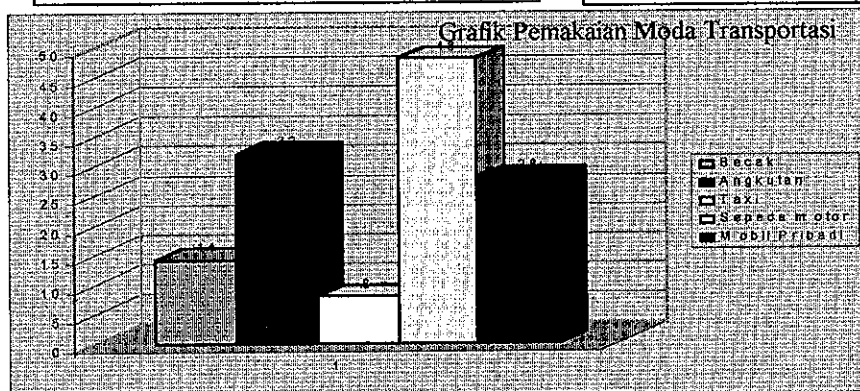
Gambar 35 Tempat-tempat area parkir dibadan jalan



Taxi Stands pada Jl. Agus Salim samping Metro dan pemberhentian bus



Pangkalan becak pada mulut Jl. AR Hakim dan Jl. Agus Salim



STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR

5.4. Sistem Parkir

Setiap bangunan memiliki sistem parkir yang berbeda-beda, ada beberapa yang menggunakan 2 sistem sekaligus seperti Metro Hotel Plaza menggunakan sistem *Kiss and Walk* dan *Hidden Parking*. Adapun macam sistem parkir yang ada di kawasan Johar antara lain adalah *Kiss and Walk*, *Slow Street*, *Hidden Parking*, dan *Structured Parking*.

5.4.1. Sistem Parkir di Gedung

Parkir di gedung dan pelatarannya pada kawasan Johar terdapat 3 macam sistem

Berikut ini table karakter kelemahan dan kelebihan sistem parkir :

Tabel 21 Karakter Sistem Parkir Off Street

Sistem Parkir	Karakter	Kelemahan	Kelebihan	Pemakaian pada kawasan
Kiss and Walk	<ul style="list-style-type: none"> - Biasanya terletak di depan bangunan atau pintu masuk utama suatu gedung - Bersifat parkir sementara 	<ul style="list-style-type: none"> - Hanya dapat untuk bangunan atau gedung komersial dan cukup luas area untuk kegiatan kiss and walk - Aksesibilitas harus jelas 	<ul style="list-style-type: none"> - Aman buat pengunjung terutama anak – anak, oaring tua dan oaring cacat. - Memberi repek terhadap pengunjung - Mudah untuk kegiatan bongkar muat barang 	Metro plasa & hotel
Hidden Parking	<ul style="list-style-type: none"> - Berada di bangunhan gedung pelataran ataupun basement - Gedung harus cukup luas 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu jalur khusus untuk pejalan kaki - Tempat harus mudah terbaca oleh pengemudi - Luas parkir terbatas 	<ul style="list-style-type: none"> - Nyaman untuk parkir karena pencahayaan cukup - Dekat dengan tujuan bila hanya ke gedung tersebut 	<ul style="list-style-type: none"> - Metro - SCJ
Structured Parking	<ul style="list-style-type: none"> - Terletak terpisah dengan bangunan - Merupakan tempat khusus yang dibuat secara struktur 	<ul style="list-style-type: none"> - Perlu jalur khusus buat pengunjung yang terpisah dan kendaraan - Tidak aman buat epjalan kaki - Kurang nyaman untuk parkir 	<ul style="list-style-type: none"> - Luas parkir 5 sampai 10 kali lebih luas dari hidden parking 	Gedung Parkir 5 Lantai

Dari 3 sistem parkir yang ada di kawasan Johar hanya *Kiss and Walk* dan *Hidden Parking* yang aman buat pengunjung karena pengguna berada di dalam gedung. *Slow street* sistem memberi kemudahan pengunjung karena dekat dengan tempat tujuan akan tetapi keberadaannya mengganggu sirkulasi.

Adapun alasan pemilihan sistem parkir pada masing-masing bangunan adalah :

a. Metro

1. Sistem Kiss and Walk

Sistem ini dipilih karena :

- Metro Hotel Paza merupakan bangunan umum yang menampung para tamu hotel, pada umumnya mereka dari golongan menengah ke atas, sehingga perlu penyambutan dengan respek yang baik.
- Untuk memberi rasa nyaman dan aman bagi pengunjung dan terjaga gensinya karena mereka yang datang dari kalangan berduit.
- Disamping itu karena pengunjung berasal dari berbagai keadaan tua, muda anak bahkan orang cacat maka kondisi ini mempermudah mereka masuk ke pintu utama (*main entrance*) ke bangunan Metro Hotel Plaza.
- Untuk memberi kemudahan bagi pengunjung membawa koper-kopernya masuk dan keluar dari gedung tersebut.

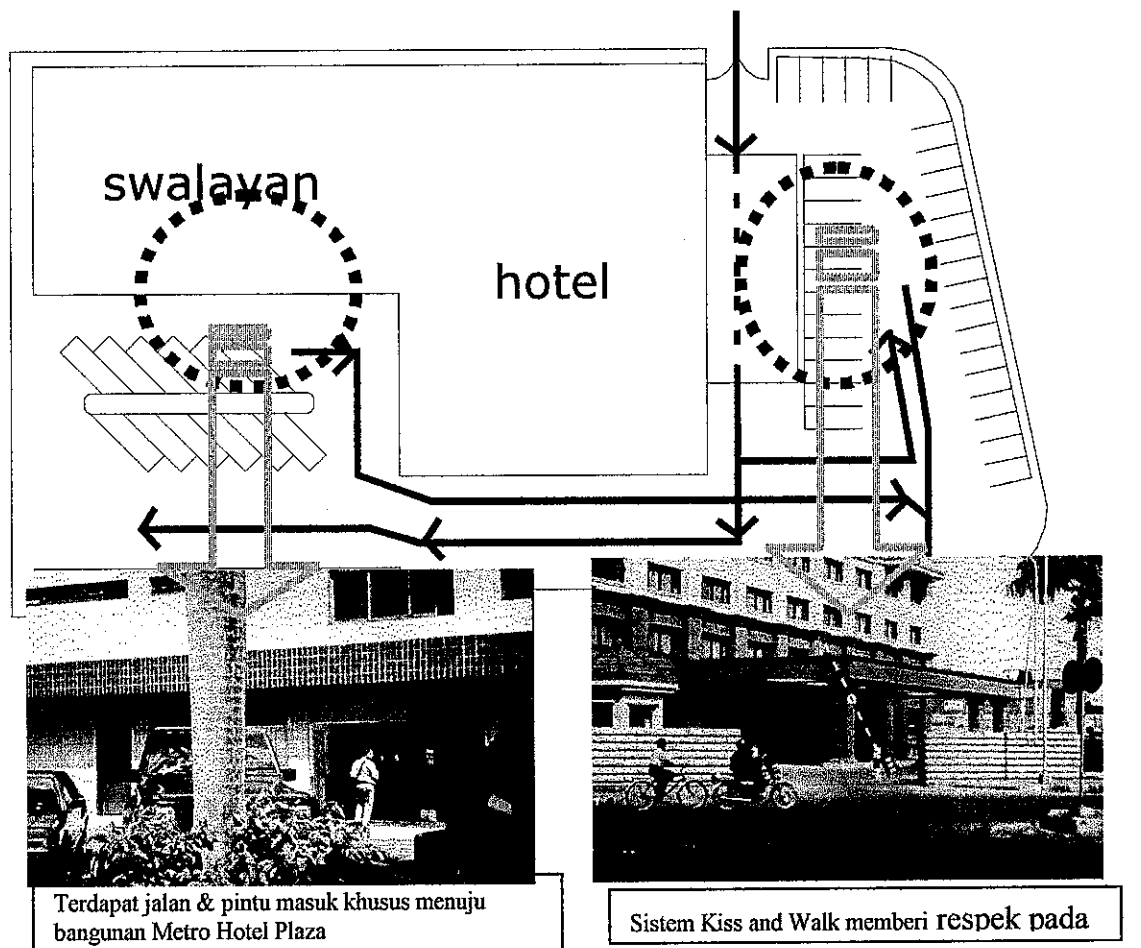
2. Hidden Parking

Sistem hidden parking ini dipakai oleh Metro Hotel Plaza karena :

- Merupakan bentuk ruang parkir bersama antara kebutuhan hotel dan swalayan, sehingga apabila ruang parki pengunjung hotel penuh maka dapat menggunakan fasilitas parkir pada bagian ini.

- Disamping untuk kebutuhan bersama juga mengingat tamu hotel dan tamu swalayan (yang menjual barang kebutuhan sekunder sampai tersier namun lebih condong ke tersier) umumnya dari kalangan menengah ke atas, maka sistem ini akan mempermudah keamanan kendaraan yang mereka bawa.
- Karena mereka lebih banyak dari kalangan atas maka bentuk ini akan memberi private bagi pengunjung.
- Biasanya sistem ini disertai dengan jalan khusus bagi pejalan kaki ke area publik, maka akan menambah rasa nyaman dan aman bagi pengunjung, untuk itulah pada bangunan ini terdapat pintu khusus dari ruang parkir (pelataran parkir) menuju ke bangunan Metro Hotel Plaza.

Gambar 36 Denah Ruang Parkir Metro dengan yang dipakai



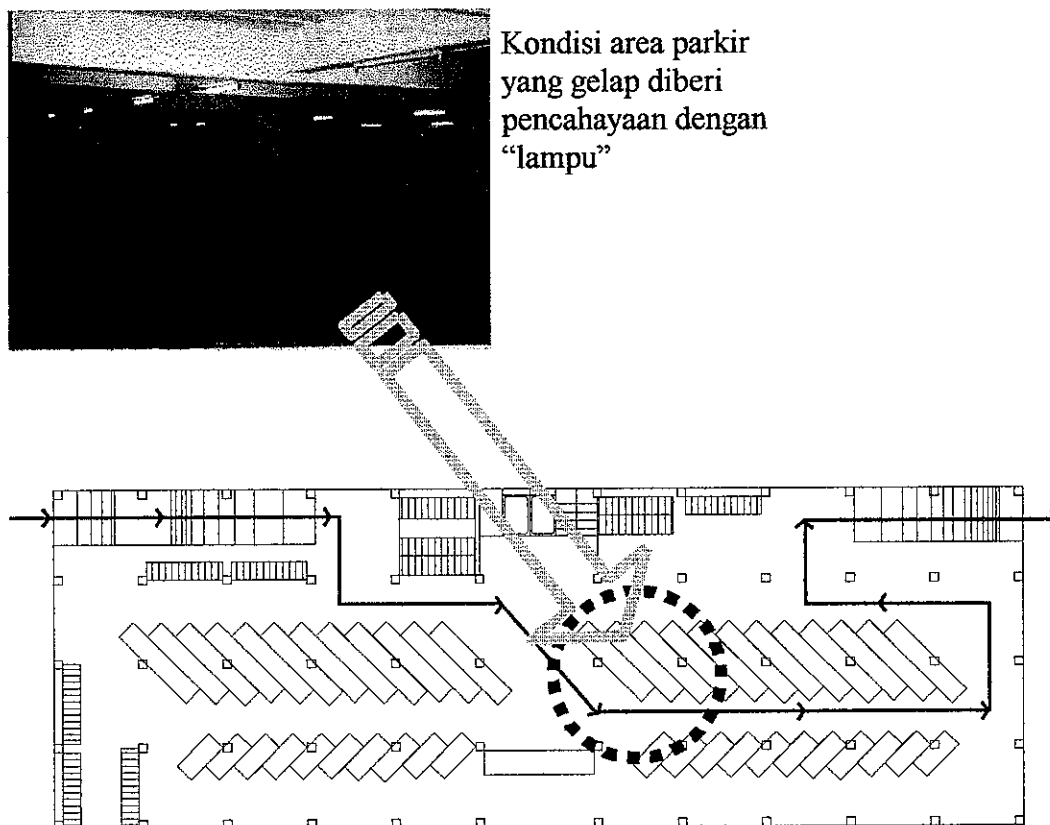
STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR

b. Shopping Center Johar

Shopping Center Johar menggunakan sistem Hidden parkir berupa basemen, dengan suatu alasan :

- Keterbatasan luas lahan/ tanah; bagi areal yang terbatas maka basement akan dapat memanfaatkan seluruh tanahnya untuk bangunan (asalkan sesuai dengan GSB dan KLB sebagai salah satu persyaratan dalam mendirikan bangunan).
- Bagi pengunjung menggunakan basemen sebagai area parkir akan membuat pengunjung merasa dekat dengan tujuan mereka, apalagi disertai dengan tangga naik ataupun lift untuk ke lantai sesuai yang diinginkan.
- Untuk memberi rasa aman dan nyaman bagi pengunjung .

Gambar 37 Gambar Denah Ruang Parkir SCJ dengan Sistem Parkir Hidden Parking

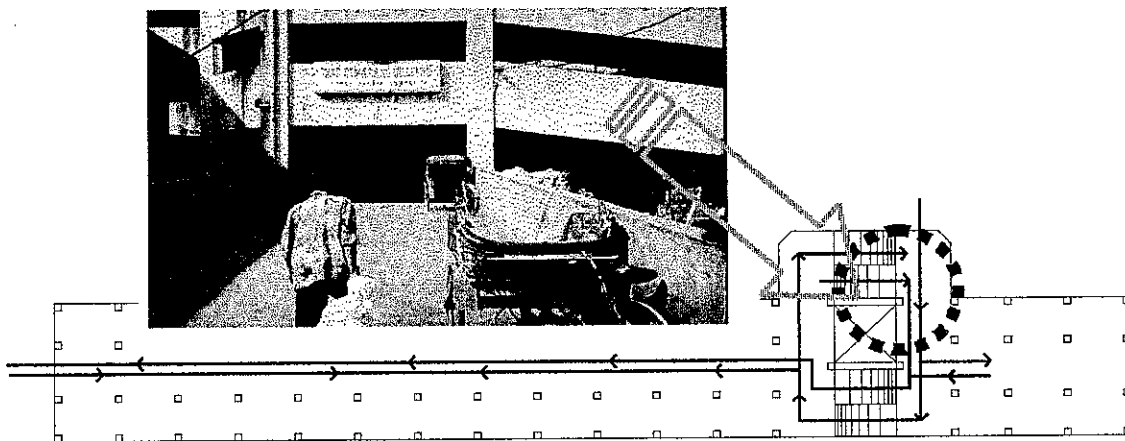


c. Gedung Parkir Lantai 5

Sistem *Structrured Parking* dipakai 'Gedung Parkir' ini dengan alasan :

- Gedung Parkir merupakan bangunan ruang parkir untuk fasilitas bangunan Johar dan Ya'ik, karena dua gedung ini tidak memiliki fasilitas yang cukup untuk parkir kendaraan roda dua ataupun roda empat, lebih-lebih Pasar Johar yang sama sekali tidak memiliki lahan parkir buat pengunjungnya karena semua lahan digunakan untuk bangunan pasar.
- Dengan sistem structured ini dapat menampung kendaraan dalam jumlah yang banyak, apalagi mengingat bahwa Pasar Johar dan Pasar Ya'ik memiliki luas bangunan yang sangat besar sehingga dengan sistem ini dapat dibuat area parkir bertingkat.

Gambar 38 Denah Ruang Parkir Gedung Parkir



Disekitar pintu masuk & keluar Gedung Parkir inipun masih dimanfaatkan sebagai pangkalan becak dan PKL, sehingga mempersulit pengunjung memarkirkan kendaraannya.

Pedestrian/pengunjung tidak mempunyai jalan khusus keluar/masuk ke Gedung Parkir, jalur pedestrian yang dipakai sama dengan jalur jalan untuk kendaraan sehingga kurang aman.

5.4.2. Sistem Parkir di Badan Jalan

Tabel 22 Karakter Sistem Parkir di Badan Jalan

Karakter Umum Slow Stret	Macam Slow Street	Karakter khusus	Kelemahan	Kelebihan	Terdapat pada
<ul style="list-style-type: none"> - Berada di jalan (badan jalan) - Sirkulasi cepat bukan merupakan tujuan utama - Bukan jalan Major Traffic - Jalan harus bersifat ramah terhadap pejalan kaki 	Row parking	Jalur jalannya pendek	<ul style="list-style-type: none"> - Mengganggu sirkulasi lebih – lebih pada jalan yang tidak lebar - Mengurangi luas jalan 	<ul style="list-style-type: none"> - Dekat dengan tujuan - Dapat digunakan oleh taxi stands 	Jl. Alun – alun Barat Jl. Alun – alun Selatan
	Alley	Pada gang yang terawat seperti perumahan	<ul style="list-style-type: none"> - Kurang aman lebih – lebih pada malam hari 	<ul style="list-style-type: none"> - Bagi rumah yang tidak mempunyai tempat parkir 	
	Street Plaza	Kanan – kirinya merupakan tempat komersial	Banyak dimanfaatkan parkir on street jalan menjadi padat	<ul style="list-style-type: none"> - Dekat dengan tempat tujuan - Digunakan Taxi Stands 	Jl. Agus Salim
	Alle	Terdapat pada jalur yang ada boulevardnya	Luas parkir terbatas Mengurangi luas jalan	Dekat dengan tempat tujuan	

Sumber : Analisis Peneliti 2002

Pada umumnya parkir di jalan (*on street*) berada hampir pada setiap ruas jalan, sehingga sirkulasi terganggu karena pola parkir ini mengurangi lebar jalan. Untuk itu penataan posisi dan letak parkir harus disesuaikan dengan lebar jalan yang ada. Pada ruas jalan yang relatif lebar pola penataan parkirnya cenderung miring atau tegak lurus terhadap badan jalan. Hal ini dimaksudkan untuk mendapat kapasitas tampung yang besar sehingga lebar efektif.

a. Jl. Agus Salim

Parkir pada badan jalan (*on street*) di jalan Agus Salim ada di beberapa tempat diantaranya :

- Di depan hotel Metro Plaza dengan posisi parkir satu sap tegak lurus terhadap badan jalan atau terkadang 2 sap mobil sejajar badan jalan.
- Di depan SCJ dengan posisi parkir sejajar.
- Di depan Ya'ik dengan posisi parkir sejajar berupa bus – bus.

Jika lebar jalan dibagi dua (karena 2 arah) dan diasumsikan panjang mobil rata-rata 5m maka $(20 : 2) - 4 = 6\text{m}$, jadi lebar jalan untuk sirkulasi adalah 6m lebar ini belum dikurangi dengan pulau jalan yang membagi jl. Agus Salim menjadi 2 arah.

b. Jl. Arif Rahman Hakim

Parkir di badan jalan (*curb parking*) terdapat pada kanan kiri jalan dengan posisi parkir tegak lurus, sebagian badan mobil masuk ke trotoar, jika diasumsikan rata – rata panjang mobil (setelah dikurangi panjang yang masuk pada trotoar) adalah 2,5 meter maka lebar jalan yang tersisa untuk sirkulasi mobil dan pejalan kaki adalah $8 - (2 \times 2,5) = 3$ meter. Kendaraan yang parkir di tempat tersebut sebagian besar mobil pribadi

pengunjung kawasan Johar. Hal ini mengurangi lebar efektif jalan, dan kondisinya akan menimbulkan kemacetan lalu-lintas terutama pada *peakhours*.

c. Jl. Alun – alun Barat

Parkir di badan jalan (*on street*) pada jalur ini terdapat pada :

- Samping Masjid Kauman, toko Trend dengan posisi sejajar.
- Kiri jalan Alun – alun barat (yang sekarang dibuka untuk open space) terdapat pula aktifitas bongkar muat barang.

d. Jl. Alun – alun Selatan

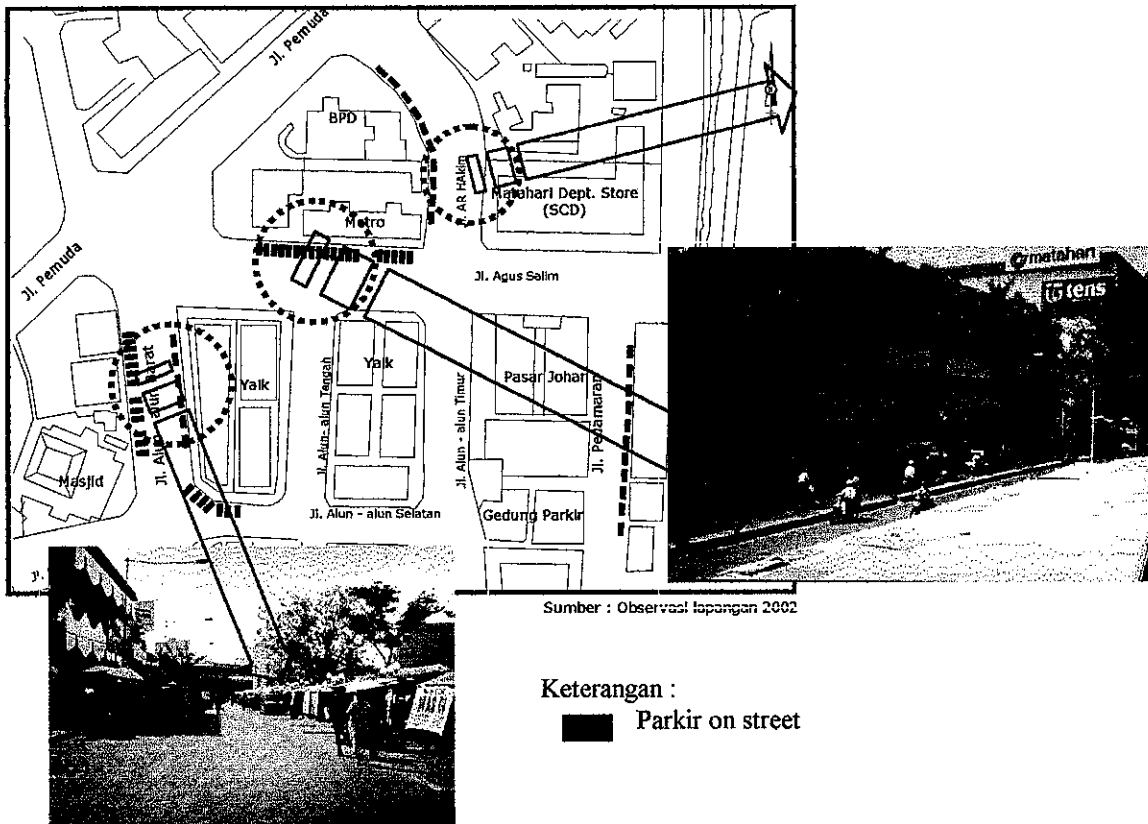
Parkir dibadan jalan (*on street*) terdapat hanya pada satu sisi jalan akan tetapi digunakan untuk aktifitas bongkar muat sehingga jelas membutuhkan ruangan yang luas.

Kondisi jalan Alun-alun Selatan ini sekarang sudah bagus dengan adanya paving blok.

e. Jl. Pedamaran

Parkir dibadan jalan (*on street*) pada jalan ini terdapat pada kanan kiri jalan dengan posisi sejajar, akan tetapi parkir ini hanya dipakai oleh mobil bongkar muat barang dan sirkulasi untuk mobil lain praktis tidak ada atau jarang terjadi. Lebar jalan pedamaran 7 meter, disepanjang jalan ini dipakai oleh pedagang kaki lima.

Gambar 39 Denah Ruang Parkir On Street



5.5. Aktifitas, Kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir

5.5.1. Kaitan Aktifitas terhadap kebutuhan parkir

Adanya aktifitas pada suatu lahan akan mendorong manusia datang pada suatu lokasi tersebut, aktifitas-aktifitas yang ada pada kawasan Johar didominasi kegiatan perdagangan walaupun terdapat juga kegiatan lain seperti penginapan, perkantoran dan kegiatan hiburan.

Hidup tidaknya kawasan perdagangan/komersial sangat dipengaruhi oleh keadaan ruang parkirnya, sehingga pengadaan ruang parkir yang baik merupakan kebutuhan yang absolut harus dimiliki oleh sebuah kawasan perdagangan.

Baik pengunjung maupun pengelola bangunan perlu suatu area untuk memarkirkan kendaraannya pada saat mereka melakukan aktifitasnya, tiap-tiap

bangunan fungsional seharusnya mempunyai kapasitas parkir yang memadai, sesuai dengan bentuk aktifitasnya dan jumlah luas efektif lantai yang dimilikinya.

Perbedaan bentuk aktifitas yang dimiliki mempengaruhi jumlah kebutuhan parkirnya, adapun aktifitas masing-masing bangunan pada kawasan Johar adalah :

a. Metro

Macam – macam aktifitas yang ada di Metro Hotel Plaza lebih banyak didominasi oleh kegiatan perhotelan adapun aktifitas yang ada antara lain :

- Penginapan
- Restoran
- Ruang pertemuan
- Laundry
- Perbelanjaan

Tempat parkir merupakan tempat yang penting untuk sebuah hotel, Metro Hotel Plaza sebagai penginapan yang cukup mahal dan tamu-tamu mereka dari golongan ekonomi atas tentu mereka memerlukan fasilitas tempat parkir yang aman dan nyaman. Metro Hotel Plaza memiliki fasilitas parkir yang sebenarnya diperuntukkan untuk tamu hotel saja, akan tetapi tempatnya yang aman dan nyaman maka fasilitas parkir ini digunakan juga oleh pengunjung kawasan Johar walaupun mereka tidak bertujuan ke Hotel maupun swalayan Metro.

Bagi tamu hotel tidak ditarik biaya parkir mereka mempunyai kartu khusus bebas parkir, akan tetapi bagi pengunjung yang bukan tamu hotel dikenakan biaya parkir Rp.2000,- sedangkan parkir di jalan (*on street*) hanya ditarik biaya Rp. 500,- sehingga parkir di Metro menjadi 4 kali lipatnya lebih mahal (bagi pengunjung bukan tamu hotel),

hal ini disebabkan Metro Hotel Plaza hanya memprioritaskan fasilitas parkir ini untuk tamu hotel saja.

b. SCJ

Shopping Center Johar merupakan bangunan yang digunakan sebagai pasar semi modern, artinya pada tempat-tempat tertentu (lantai pertama) terdapat jual beli yang dilakukan dengan tawar menawar seperti pedagang baju, kaos dll, sedangkan pada pertokoannya seperti sepatu, sandal, kaset dll harga tidak dapat ditawar lagi.

Adapun macam – macam aktifitas yang terdapat di Shopping Center Johar adalah :

- Aktifitas yang berkaitan dengan pertokoan
- Aktifitas swalayan (Matahari Departemen Store)
- Aktifitas yang berkaitan dengan hiburan

Beberapa bulan sebelumnya di dalam SCJ ini terdapat Matahari Department Store akan tetapi Matahari Departement Store ini telah pindah ke Java Mall sehingga aktifitas yang ada di gedung berkurang akibatnya jumlah pengunjung berkurang dan pemanfaatan parkirpun ikut berkurang jumlahnya untuk itu oleh pengelola parkir area yang semula dikhususkan untuk parkir mobil saja kini terbagi untuk kendaraan roda 2; hal ini dilakukan untuk mengimbangi pendapatan yang berkurang dari parkir roda 4.

Pada waktu Matahari Departement Store masih beroperasi di gedung SCJ ini fasilitas parkir ini digunakan untuk melayani aktifitas pertokoan, hiburan, dan swalayan, adapun luas area parkir (basemen) yang disediakan adalah 2944m² atau untuk sekitar 120 mobil, jumlah luas ini kemudian dikurangi karena Matahari Department Store pindah, menjadi 675 m² atau sekitar 30 mobil yang sisanya sekarang digunakan untuk parkir kendaraan roda 2.

c. Gedung Parkir

Gedung Parkir lantai 5 merupakan bangunan khusus yang dibuat sebagai fasilitas parkir dari bangunan fungsional yaitu pasar Johar dan pasar Ya'ik, hal ini disebabkan pasar Johar dan Ya'ik tidak memiliki fasilitas parkir untuk pengunjung maupun pengelolanya. Sehingga aktifitas yang ada hampir 90% didominasi aktifitas perparkiran, karena pemanfaatannya tidak dapat optimal maka pada lantai 4 dari gedung ini disewakan untuk tempat hiburan yaitu Biliar Inac.

Penggunaan Gedung Parkir lantai 5 adalah sebagai berikut :

- Lantai 1 untuk kegiatan parkir sepeda motor dan pasar
- Lantai 2 untuk kegiatan parkir mobil dan sepeda motor dengan rata – rata 90% terpakai, dari semua jumlah pengguna 90% adalah pedagang pasar.
- Lantai 3 untuk kegiatan parkir mobil dan sepeda motor dengan rata – rata 10% terpakai dan pada lantai ini dipakai juga untuk kantor Dinas Parkir Kota Semarang
- Lantai 4 disewakan untuk arena hiburan Billiard Inac
- Lantai 5 kosong (tidak berfungsi)

Dari pengamatan sepintas terlihat bahwa Gedung Parkir ini tidak optimal penggunaannya meskipun sebagian dari luas area parkir disewakan untuk kegiatan hiburan yaitu Billar Inac toh masih terdapat lantai yang sama sekali belum dapat difungsikan.

5.5.2. Kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir

Kapasitas dan kebutuhan ruang parkir tiap-tiap bangunan dipengaruhi oleh jumlah atau macam aktifitas dan luas bangunannya. Adapun luas bangunan pada masing-masing bangunan adalah :

- Metro Hotel memiliki : 90 kamar, 3 ruang converence hall dan 1 restoran
- Shopping Center Johar : Bangunan berlantai 5 (luas tiap lantai 2944 m²)
- Gedung Parkir : menampung area parkir dari kegiatan Johar dan
Yaik Johar 24181 m² dan Yaik 14656 m².

a. Tempat Parkir pada Bangunan (*off street parking*)

1. Bangunan Metro Hotel Plaza

Kebutuhan ruang parkir yang harus disediakan dapat dilakukan dengan 2 cara yaitu

Perhitungan berdasarkan *luas efektif lantai Metro Hotel Plaza*

$$\begin{aligned}
 \text{Jumlah kamar} &= 90 \text{ kamar} \\
 \text{Standar Ruang Parkir (SRP)} &= 1 \text{ SRP atau 1 kamar} \\
 \text{Kebutuhan SRP} &= 90 : 1 \text{ SRP} \\
 &= 90 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

Kebutuhan SRP hotel hanya untuk mobil, maka SRP mobil 100%

$$\begin{aligned}
 \text{SRP mobil} &= 15 \text{ m}^2 \times 90 \\
 &= 1350 \text{ m}^2 \\
 \text{Swalayan} &= 1280 \text{ m}^2 \\
 \text{Standar SRP} &= 7,5 \text{ atau } 100 \text{ m}^2 \\
 &= 1 \text{ SRP atau } 13,3 \text{ m}^2 \\
 &= 1280 \text{ m}^2 : 13,3 \text{ m}^2 \\
 &= 96 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

Kebutuhan SRP untuk motor dan mobil

$$\begin{aligned}
 \text{motor : mobil} &= 70\% : 30\% \\
 \text{SRP motor} &= 70\% \times 96 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 &= 67,2 \text{ SRP} \\
 \text{SRP mobil} &= 30 \% \times 96 \text{ SRP} \\
 &= 28,8 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

Kebutuhan lahan parkir

$$\begin{aligned}
 \text{untuk motor} &= 1,4 \times 67,2 \text{ SRP} \\
 &= 94 \text{ m}^2 \\
 \text{untuk mobil} &= 15 \times 28,8 \text{ SRP} \\
 &= 432 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Total kebutuhan lahan parkir berdasarkan SRP dan luas efektif lantai untuk

$$\text{Metro Hotel Plaza adalah } 1350 \text{ m}^2 + 94 \text{ m}^2 + 432 \text{ m}^2 = 1876 \text{ m}^2$$

Perhitungan berdasarkan *Akumulasi terpadat* (sesuai survei)

Akumulasi terpadat dari hasil survei 11 Juni 2002 adalah untuk mobil 92 dan untuk motor 68.

Standar kebutuhan lahan parkir

$$\begin{aligned}
 \text{untuk mobil} &= 15 \text{ m}^2 \\
 \text{untuk motor} &= 2,25 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Kebutuhan lahan parkir

$$\begin{aligned}
 \text{untuk mobil} &= 22.5 \text{ m}^2 \times 92 \\
 &= 2070 \text{ m}^2 \\
 \text{untuk motor} &= 2,25 \text{ m}^2 \times 68 \\
 &= 153 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Total kebutuhan lahan parkir berdasarkan jumlah akumulasi terpadat

$$\text{adalah } 2070 \text{ m}^2 + 153 \text{ m}^2 = 2223 \text{ m}^2$$

2. Shopping Center Johar

Perhitungan kebutuhan parkir dapat dilakukan dengan 2 cara yaitu perhitungan berdasarkan *luas efektif lantai Shopping Center Johar dan kebutuhan saat akumulasi terpadat*. Bangunan Shopping Center Johar terdiri dari :

- Pertokoan, fasilitas hiburan, swalayan Matahari (sekarang tidak lagi dipakai oleh Matahari) menempati lantai 1
- Matahari Dept. Store menempati lantai 2,3 dan 4
- Fasilitas hiburan (bioskop, permainan anak-anak) menempati lantai 5

Luas bangunan ini adalah 14720 m²

$$\begin{aligned}
 \text{Luas Efektif SCJ} &= 14720 \text{ m}^2 \\
 \text{Standar Ruang Parkir (SRP)} &= 7,5 \text{ SRP atau } 100 \text{ m}^2 \\
 &= 1 \text{ SRP atau } 13,3 \\
 &= 14720 \text{ m}^2 : 13,3 \text{ m}^2 \\
 &= 1106,8 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

Kebutuhan SRP untuk mobil dan motor

$$\begin{aligned}
 \text{motor : mobil} &= 70\% : 30\% \\
 \text{SRP motor} &= 70\% \times 1106,8 \text{ SRP} \\
 &= 774,76 \text{ SRP} \\
 \text{SRP mobil} &= 30\% \times 1106,8 \text{ SRP} \\
 &= 332,04 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

Kebutuhan lahan parkir

$$\begin{aligned}
 \text{motor} &= 1,4 \times 774,76 \text{ SRP} \\
 &= 1084,66 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{mobil} &= 15 \times 332,04 \text{ SRP} \\ &= 4980,6 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Total kebutuhan lahan parkir Shopping Center Johar adalah $1084,66 \text{ m}^2 + 4980,6 \text{ m}^2 = 6065,26 \text{ m}^2$

Kebutuhan lahan parkir berdasarkan *jumlah akumulasi terpadat* (sesuai survei) adalah :

- Untuk mobil akumulasi terpadat terjadi pada hari kerja (survei 11 juni 2002, sore hari jam 14.00 s/d 19.00 WIB) jumlah mobil yang terakumulasi 34
- Untuk motor akumulasi terpadat terjadi pada hari libur (survei 8 Juni 2002, siang hari jam 11.00 s/d 14.00 WIB) jumlah motor yang terakumulasi 139.

Standar kebutuhan parkir perkendaraan

$$\begin{aligned} \text{mobil} &= 22,5 \text{ m}^2 / \text{mobil} \\ \text{motor} &= 2,25 \text{ m}^2 / \text{motor} \end{aligned}$$

Kebutuhan standar luas lahan parkir

$$\begin{aligned} \text{mobil} &= 22,5 \text{ m}^2 \times 34 \\ &= 765 \text{ m}^2 \\ \text{motor} &= 2,25 \text{ m}^2 \times 139 \\ &= 312,75 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Total kebutuhan lahan parkir Shopping Center Johar berdasarkan jumlah akumulasi parkir adalah $765 \text{ m}^2 + 312,75 \text{ m}^2 = 1077,75 \text{ m}^2$.

c. Gedung Parkir Lantai 5

Bangunan 'Gedung Pakir ' ini dibangun untuk kebutuhan fasilitas parkir dari bangunan Pasar Johar dan Ya'ik Lama dan Ya'ik Baru. Perhitungan kebutuhan luas lahan parkir dapat dihitung dengan 2 cara, yaitu berdasarkan Luas Efektif Lantai dan Jumlah Kebutuhan Parkir saat Akumulasi Terpadat.

Adapun luas efektif lantai bangunan pasar Johar dan Ya'ik adalah :

- Pasar Johar = 24.181 m²
- Yai'k Lama dan Baru = 14.656 m²

Total luas efektif dari bangunan tersebut diatas adalah 38837 m²

Luas Efektif yang harus ditampung	=	38.837 m ²
Standar Ruang Parkir (SRP)	=	7,5 SRPatau 100 m ²
	=	1 SRPatau 13,3 m ²
Kebutuhan SRP	=	38.837 m ² : 13,3 m ²
	=	2920 SRP
Kebutuhan SRP untuk motor dan mobil		
motor : mobil	=	70 %: 30%
SRP motor	=	70% x 2920 SRP
	=	2044 SRP
SRP mobil	=	30% x 2920 SRP
	=	876 SRP
Kebutuhan lahan parkir		
motor	=	1,4 m ² x 2044 SRP
	=	2861,6 m ²

$$\begin{aligned}
 \text{mobil} &= 15 \text{ m}^2 \times 876 \text{ m}^2 \\
 &= 13140 \text{ m}^2 \text{ SRP}
 \end{aligned}$$

Total kebutuhan lahan berdasarkan luas efektif lantai adalah $2861,6 \text{ m}^2 +$

$$13140 \text{ m}^2 = 16001,6 \text{ m}^2$$

Kebutuhan lahan parkir berdasarkan *jumlah akumulasi terpadat* (sesuai survei) adalah

- Mobil terjadi pada hari kerja (survei 11 Juni 2002 sore hari sekitar jam 14.00 s/d 19.00) adalah sebanyak 85 mobil.
- Motor terjadi pada hari kerja (survei 11 Juni 2002 siang hari sekitar jam 11.00 s/d 14.00) adalah sebanyak 242 motor.

Standar lahan parkir perkendaraan

$$\text{mobil} = 22,5 \text{ m}^2 / \text{mobil}$$

$$\text{motor} = 2,25 \text{ m}^2 / \text{motor}$$

kebutuhan lahan parkir

$$\text{mobil} = 22,5 \text{ m}^2 \times 85$$

$$= 1912,5 \text{ m}^2$$

$$\text{motor} = 2,25 \text{ m}^2 \times 242$$

$$= 544,5 \text{ m}^2$$

Total kebutuhan lahan parkir berdasarkan jumlah akumulasi terpadat adalah $1912,5$

$$\text{m}^2 + 544,5 \text{ m}^2 = 2457 \text{ m}^2$$

Tabel 23 Perbandingan penggunaan area parkir bangunan dengan kapasitas tersedia:

Lokasi	Luas tersedia	Perhitungan luas lahan parkir berdasarkan		Prosentase penggunaan
		Luas efektif lantai	Akumulasi terpadat	
Metro	1772 m ²	1876 m ²	2223 m ²	125 %
SCJ	2944 m ²	6065,26 m ²	1077,75 m ²	37 %
Gedung Parkir	10620 m ²	16001,6 m ²	2457 m ²	23 %

Sumber: Analisis Peneliti 2002

Jika diasumsikan luas lahan parkir berdasarkan luas efektif lantai merupakan luas lahan parkir yang harus disediakan, dan luas berdasarkan jumlah akumulasi terpadat merupakan kondisi yang ada maka dapat dikatakan bahwa :

Metro

$$\text{Luas yang ada} = 1772 \text{ m}^2$$

$$\begin{aligned} \text{Luas yang harus tersedia} &= \underline{1876 \text{ m}^2} - \\ &\quad - 104 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Penyediaan luas lahan parkir kurang 104 m² akan tetapi jumlah yang harus ditampung melebihi kapasitas yang dimiliki, sehingga kekurangan 451 m² (kapasitas yang harus ditampung dikurangi dengan kapasitas yang tersedia) ini berarti penggunaan lahan parkir diatas optimal yang diharapkan

Shopping Center Johar

$$\text{Luas yang ada} = 2944 \text{ m}^2$$

$$\begin{aligned} \text{Luas yang harus tersedia} &= \underline{6065,25 \text{ m}^2} - \\ &\quad - 3121,25 \text{ m}^2 \end{aligned}$$

Penyediaan luas lahan parkir kurang 3121,25 m² akan tetapi jumlah yang harus ditampung kurang dari kapasitas yang dimiliki, sehingga kelebihan 1916,25 m²

(kapasitas yang ada dikurangi dengan kapasitas saat akumulasi terpadat) ini berarti

penggunaan lahan parkir tidak optimal

Gedung Parkir lantai 5

luas yang ada = 10620 m²

Luas yang harus ditampung = $\frac{16001,6 \text{ m}^2}{-5381,6 \text{ m}^2}$

Penyediaan luas lahan parkir kurang 5381,6 m² akan tetapi jumlah yang harus ditampung sangat kurang dari kapasitas yang dimiliki sehingga kelebihan 8163 m² (kapasitas yang tersedia dikurangi dengan kapasitas saat akumulasi terpadat), ini berarti *penggunaan lahan parkir sangat-sangat tidak optimal*

b. Tempat Parkir di Badan Jalan

1. Jalan Agus Salim

Tidak semua luas jalan dapat dipakai untuk ruang parkir, hal ini mengingat bahwa jalan masih digunakan sebagai akses masuk dan sirkulasi kendaraan yang lewat ke kawasan Johar.

Kapasitas luas jalan yang dapat dipergunakan untuk parkir seluas 600 m² (survei) sedangkan jumlah akumulasi terpadat yang terjadi pada siang hari Libur (survei 8 Juni 2002 sekitar jam 11.00 s/d 14.00) adalah 54 mobil.

Kebutuhan luas jalan yang digunakan saat akumulasi terpadat adalah :

Standart permobil = 15 m²
 = 15 m² x 54
 = 810 m²

Kapasitas jalan yang dapat digunakan parkir sebenarnya hanya mampu menampung 600 m² akan tetapi yang terjadi melebihi kapasitas yang dimiliki, sekitar 210 m² meluber ke jalan akibatnya penggunaan parkir meluas di jalan , sehingga sangat mengganggu sirkulasi kendaraan yang lewat.

b. Jalan AR.Hakim

Seperti juga pada jalan Agus Salim tidak semua luas jalan dapat dipakai untuk ruang parkir, hal ini mengingat bahwa jalan masih merupakan akses masuk dan sirkulasi kendaraan yang lewat ke kawasan Johar.

Kapasitas jalan yang dapat dipergunakan parkir seluas 200 m² (survei) , sedangkan akumulasi terpadat yang terjadi pada sore hari Libur (survei 8 Juni 2002 sekitar jam 14.00 s/d 19.00) adalah sebesar 34 mobil.

$$\begin{aligned}
 \text{Standar permobil} &= 15 \text{ m}^2 / \text{mobil} \\
 &= 15 \text{ m}^2 \times 34 \\
 &= 510 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Kapasitas jalan AR.Hakim yang dapat dipergunakan untuk area parkir melebihi daya tampungnya, sekitar 310 m² meluber ke area sirkulasi akibatnya sangat mengganggu sirkulasi kendaraan yang lewat ataupun yang akan masuk ke area parkir SCJ.

c. Jalan Alun-alun Barat dan Selatan

Kapasitas jalan yang dapat dipergunakan untuk lahan parkir seluas 380m² (survei), sedangkan akumulasi terpadat yang terjadi pada siang dan sore hari (survei 8 Juni 2002 sekitar jam 11.00 s/d 14.00 dan jam 14.00 s/d 19.00) adalah sebanyak 28 mobil.

$$\begin{aligned}
 \text{Standar permobil} &= 15 \text{ m}^2 / \text{mobil} \\
 &= 15 \text{ m}^2 \times 28 \\
 &= 420 \text{ m}^2
 \end{aligned}$$

Kapasitas yang ada tidak mencukupi kapasitas yang harus ditampung, sekitar 40 m² meluber ke jalan, dibandingkan dengan jalan-jalan lainnya peluberan ini tidak terlalu besar.

Tabel 24 Kapasitas daya tampung area parkir on street

Lokasi	Kapasitas yang dapat ditampung (m ²)	Kapasitas akumulasi terpadat (m ²)	Luas meluber ke jalan sirkulasi (m ²)
Jl. Agus Salim	600	810	210
Jl. AR Hakim	200	510	310
Jl. Alun – alun Barat dan Selatan	380	420	40
Total			560

Sumber: Analisis Penulis 2002

Dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa kapasitas luas jalan yang digunakan melebihi daya tampungnya, kelebihan tersebut akan meluber dan lebih mengurangi luas jalan yang digunakan sebagai sirkulasi. Sehingga dapat diketahui bahwa hampir tiap jalan pada kawasan ini terjadi kemacetan lalu-lintas, terutama pada jalan AR Hakin dan Jalan Agus Salim dua jalan ini merupakan jalan dengan 2 arah sehingga peluberan sangat mengganggu sirkulasi ke kawasan Johar.

5.6. Analisa Persepsi Pengguna terhadap Parkir

Adapun analisa persepsi pengguna terhadap area parkir adalah :

a. Pencapaian

Yang dimaksud dengan pencapaian adalah kemudahan atau kelancaran pengemudi untuk menuju area parkir, adapun hal – hal yang mempengaruhi kemudahan atau kelancaran parkir adalah :

- Pedagang Kaki Lima (PKL)

Jumlah PKL-PKL yang berada pada jalur jalan pintu – pintu masuk ke ruang parkir, akan mempengaruhi pencapaian mobil ke tempat parkir, dari pengamatan terlihat bahwa jalan menuju pintu-pintu masuk justru diminati PKL-PKL sebagai tempat menjajakan barang dagangannya sehingga mempersulit mobil masuk ke tempat parkir atau keluar dari tempat parkir.

Hampir setiap ruas jalan pada kawasan Pasar Johar dimanfaatkan oleh PKL-PKL, terutama ruas jalan yang dekat dengan kegiatan pasar tradisional, karena pasar ini diperuntukkan untuk semua lapisan masyarakat terutama masyarakat menengah ke bawah. Hal ini disebabkan keberadaan PKL-PKL kurang diperhitungkan dalam perencanaan dan perancangan kota, sehingga keberadaannya justru mengurangi keindahan wajah kota. Oleh karenanya keberadaan PKL-PKL perlu diperhitungkan dalam perencanaan dan perancangan kota agar kehadirannya dapat mempercantik wajah kota.

Adapun keadaan PKL-PKL pada area sekitar bangunan adalah :

Area parkir Metro : Jalan masuk dan keluar ke area parkir Metro ini sangat

sedikit dipakai PKL, sehingga pencapaian dianggap mudah

Area SCJ : Jalan menuju pintu masuk SCJ tidak begitu banyak digunakan PKL, akan tetapi pada pintu keluar dari SCJ dipadati oleh PKL-PKL, keadaan ini merupakan kendala bagi pengemudi karena mempunyai resiko besar tergores dengan PKL apalagi bagi mobil mewah. Hal inilah yang menyebabkan pencapaian ke SCJ secara keseluruhan dianggap sulit.

Gedung Parkir : Hampir setiap akses menuju Gedung ini dipadati oleh aktifitas PKL dan bongkar muat barang, pintu masuk dari jalan utama (jl. Agus Salim) melalui jl. Alun-alun Timur dimana justru jumlah PKL paling banyak berada pada jalan. Disamping pencapaian yang sulit, jarak ke Gedung Parkir dengan tujuan kebanyakan pengunjung cukup jauh.

- *Pejalan Kaki (Pedestrian)*

Karena tidak adanya jalur pedestrian yang nyaman dan aman bagi pejalan kaki, maka pengunjung memakai jalur jalan sebagai tempatnya. Karena jumlah pengunjung ke pasar Johar dan Ya'ik besar maka pejalan kaki pada area sekitar bangunan inipun akan banyak jumlahnya.

Jumlah pejalan kaki baik yang bertujuan ke pasar Johar, Ya'ik, pulang sekolah, dan ke PKL – PKL untuk membeli barang akan mempengaruhi pencapaian ke area parkir.

Adapun keadaan pejalan kaki pada daerah sekitar bangunan adalah :

Metro : Pejalan kaki/ pedestrian yang berada disekeliling

gedung tidak begitu banyak jumlahnya sehingga

pencapaian ke area parkir Metro bisa dianggap mudah.

SCJ : Pejalan kaki/pedestrian yang berada pada pintu masuk dan keluar cukup banyak jumlahnya sehingga pencapaian ke SCJ dianggap cukup sulit

Gedung Parkir : Pejalan kaki/ pedestrian yang berada pada akses masuk dan keluar sangat banyak jumlahnya sehingga pencapaian ke Gedung Parkir cenderung sangat sulit

- *Tempat Parkirsudut-sudut Jalan*

Tempat-tempat parkir di jalan baik yang digunakan oleh kendaraan bermotor maupun tak bermotor biasanya mangkal disudut-sudut jalan, tempat parkir ini akan

mempengaruhi pencapaian ke area parkir yang disediakan seperti Metro Hotel Plaza , Shopping Center Johar, Gedung Parkir lantai 5 serta pelataran Ya'ik (*curb parking*).

Keberadaan parkir di badan jalan akan mengganggu pencapaian ke area parkir bangunan (*off street parking*).

b. Keamanan

Keamanan parkir dalam hal ini menyangkut keamanan mobil yang diparkir dan keamanan terhadap kemungkinan rusaknya mobil oleh karena bergesekan dengan para PKL. Tiap-tiap bangunan menerapkan sistem keamanan sendiri-sendiri dengan tujuan agar sedapat mungkin keamanan terjamin.

Adapun keadaan keamanan pada masing-masing bangunan adalah :

- Metro

Penjagaan ketat oleh pos – pos keamanan baik saat masuk area parkir dan keluar area parkir, terdapat 2 pos penjagaan.

Keamanan pada gedung ini sangat baik hal ini terbukti tidak pernah terjadi adanya kasus pencurian.

- Shopping Center Johar

Penjagaan ketat, juga terdapat pos penjagaan ketika kendaraan masuk area parkir dan saat keluar tidak terdapat pos khusus akan tetapi terdapat penjaga yang mengontrol.

Keamanan parkir pada bangunan SCJ dianggap baik walaupun resiko mobil tergores cukup besar karena banyaknya PKL yang memadati pintu keluar.

- Gedung Parkir

Penjagaan cukup ketat saat masuk ke gedung parkir, akan tetapi saat keluar penjagaan tidak ketat lagi. Jalan menuju Gedung Parkir ini dipadati dengan PKL dan kegiatan bongkar muat barang sehingga memungkinkan terjadinya gesekan antara kendaraan dengan PKL.

Pernah terjadi kasus hilangnya motor atau bagian dari mobil atau motor sehingga keamanan dianggap kurang.

c. Kenyamanan

Kenyamanan ini menyangkut kenyamanan saat berada di dalam gedung itu sendiri dan kenyamanan saat keluar dari gedung area parkir dengan berjalan kaki dari area parkir menuju ke tempat tujuan kemudian kembali lagi ketempat parkir. Rasa ketertutupan yang disebabkan gelapnya area parkir, pengap dan panasnya hawa udara akan mengurangi minat pengunjung dalam memilih area parkir.

- Metro

Sistem *Kiss and Walk* pada bangunan ini akan memberi respek bagi pengunjung, dan adanya jalan setapak bagi pejalan kaki untuk masuk ke Metro ataupun keluar dari Metro, keadaan ini cukup menyenangkan pengunjung. Akan tetapi area parkir untuk umum dibatasi oleh pengelola karena area parkir ini sengaja disediakan untuk tamu hotel, dengan cara menaikkan harga parkir 2X lipat dari harga diluar (dibandingkan harga parkir SCJ).

- Shopping Center Johar

Basmen yang dimanfaatkan untuk area parkir pada gedung ini menimbulkan rasa kenyamanan dan keteduhan (jika siang hari), ditambah dengan terdapatnya fasilitas trap dan ke luar gedung dan lift menuju SCJ. Keadaan ini membuat pengunjung merasa senang memarkirkan kendaraannya. Hanya saja keberadaan PKL-PKL yang berada di pintu keluar menjadi kendala/pertimbangan tersendiri bagi pengendara kendaraan terutama mobil mewah.

d. Kedekatan dengan Tujuan

Kebanyakan dari pengunjung yang datang ke kawasan Pasar Johar datang untuk berbelanja ke Pasar Johar, Ya'ik Baru, Ya'ik Lama atau ke Shopping Center Johar, sehingga lokasi parkir yang paling dekat dengan tujuan tersebut adalah Metro dan Shopping Center Johar. Jika lokasi parkir tersebut penuh pengemudi akan memilih parkir di jalan dari pada parkir di Gedung Parkir. Apalagi bagi mereka yang datang dengan membawa sopir maka parkir di jalan (*curb parking*) akan menjadi pilihannya.

Tabel 25 Hubungan lokasi parkir terhadap kedekatan dengan tujuan

Tujuan pengunjung	Asal pengunjung		
	Metro	SCJ	Gedung Parkir
Pasar Johar	Cukup dekat	Sangat dekat	Cukup dekat
Yaik	Sangat dekat	Sangat dekat	Cukup dekat
Metro	Sangat dekat	Sangat dekat	Jauh
SCJ	Sangat dekat	Sangat dekat	Jauh
PKL - PKL	Cukup dekat	Sangat dekat	Jauh

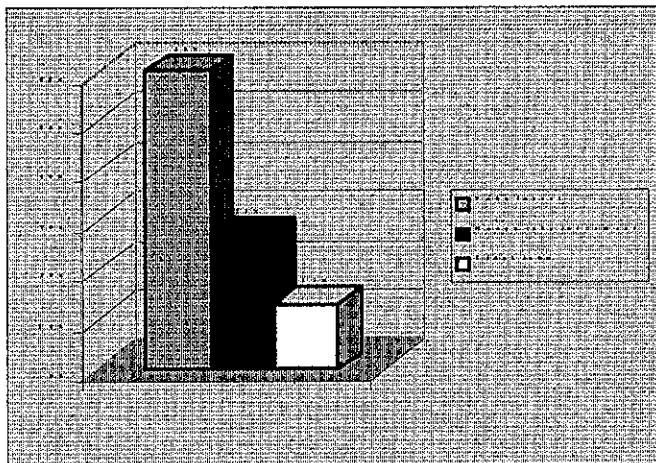
Sumber: Analisis Penulis 2002

e. Mudah Terbaca

Yang dimaksud dengan mudah terbaca adalah kemudahan pengunjung mengenali adanya tempat-tempat parkir, karena Johar adalah pasar berskala Kota dan Propinsi maka jelas pengunjungnya pun berasal dari dalam dan luar kota. Gedung Parkir yang jauh dari tempat tujuan ditambah dengan pintu-pintu masuk yang tidak semua pengunjung

menganalinya (karena pintu masuk dikerumuni oleh PKL-PKL dan juga pembeli). Dari survei diketahui 40% pengunjung tidak mengetahui adanya Gedung Parkir di kawasan Johar, bahkan dari mereka yang mengetahuipun enggan memparkirkan kendaraannya di Gedung Parkir.

Gambar 40 Grafik Tinjauan Penemuan Penemuan terhadap Gedung Parkir

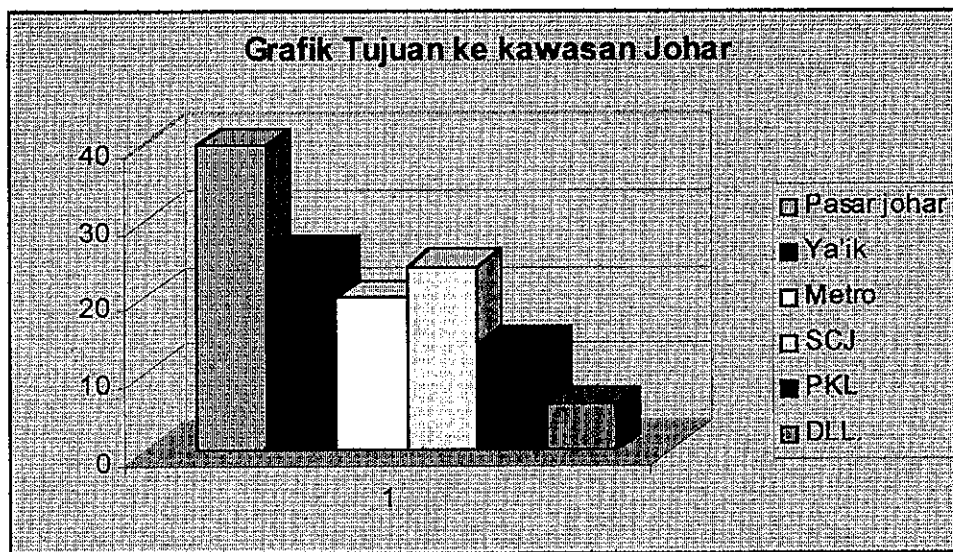


STUDI RUANG PARKIR DI KAWASAN JOHAR

Table 26 Penilaian Persepsi Pengguna terhadap Ruang Parkir Off Street

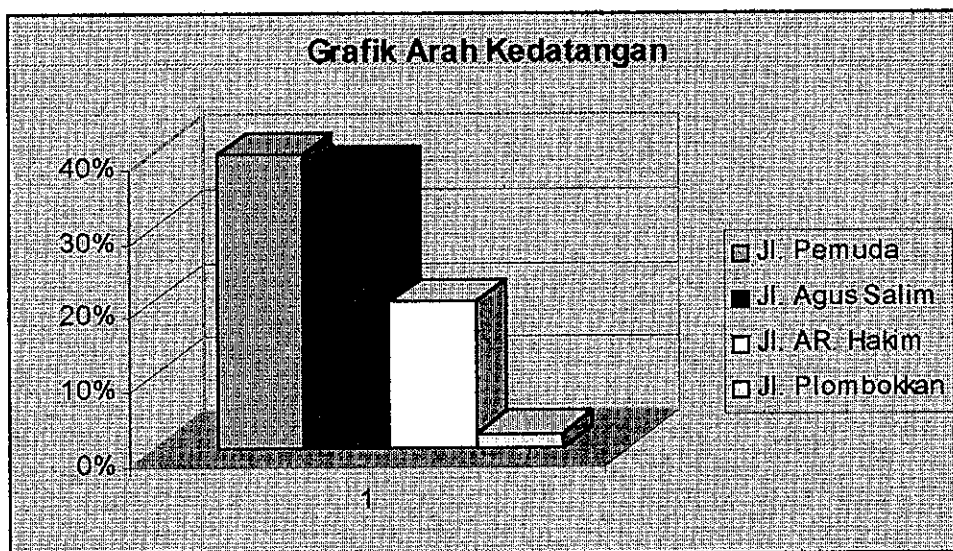
Lokasi	Nilai	Parameter					
		Pencapaian	Mudah dikenali	Kedekatan	Nyaman	Aman	Total
METRO	A = 10	12/120	19/190	20/200	11/110	18/180	800
	B = 8	16/128	9/72	7/56	15/120	7/56	432
	C = 6	2/12	2/21	3/18	3/18	5/30	90
	D = 4	-	-	-	-	-	-
	E = 2	-	-	-	-	-	-
	Total	260	286	274	248	266	1322
GEDUNG PARKIR	A = 10	-	1/10	-	-	1/10	20
	B = 8	4/32	1/8	4/32	-	3/24	96
	C = 6	2/12	6/36	10/60	10/60	9/54	222
	D = 4	16/64	13/52	14/56	16/64	10/40	276
	E = 2	8/16	8/16	2/2	3/6	7/14	54
	Total	124	122	150	130	142	668
SCJ	A = 10	-	8/80	19/190	12/120	8/80	470
	B = 8	7/56	15/120	7/56	13/104	14/122	392
	C = 6	11/66	7/42	4/24	5/30	8/48	210
	D = 4	10/40	-	-	-	-	40
	E = 2	2/4	-	-	-	-	4
	Total	166	242	270	254	240	1116

Gambar 41 Grafik Tujuan Ke Kawasan Johar



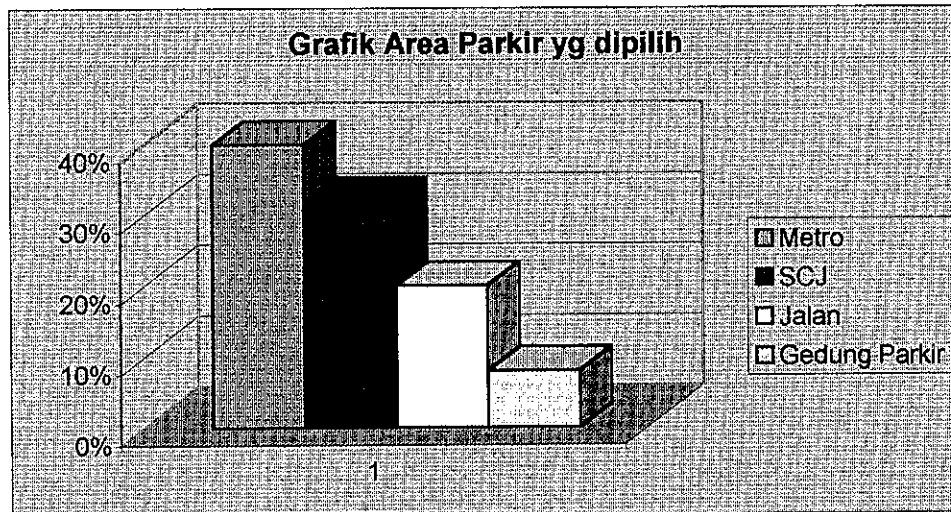
Grafik tujuan pengunjung ke kawasan Johar adalah untuk mengetahui tempat parkir mana yang paling dekat dengan tujuan pengunjung; Pasar Johar, Ya'ik, Metro, SCJ dan PKL. letak tujuan tersebut dekat dengan area parkir Metro dan Shopping Center Johar

Gambar 42 Grafik Arah Kedatangan



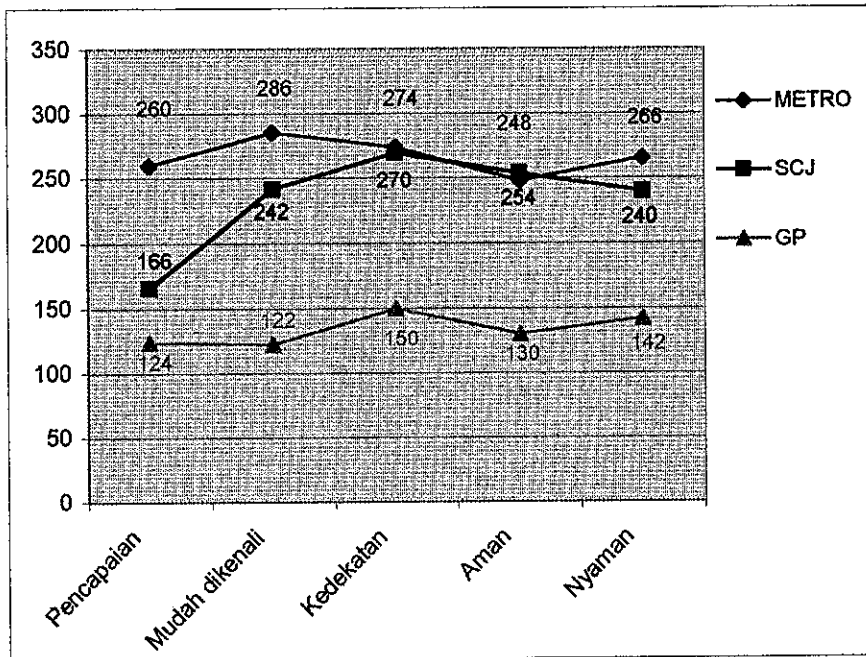
Arah datang pengunjung karena sirkulasi yang ada maka kebanyakan dari mereka datang dari arah Jl. Pemuda dan Jl. Agus Salim sehingga buat mereka tempat parkir yang mudah dikenali adalah area parkir Metro dan SCJ

Gambar 43 Grafik Area Parkir yang Dipilih



Dari grafik tersebut diketahui bahwa area parkir yang dipilih terutama adalah Metro dan SCJ, kemudian disusul parkir di jalan (curb parking) dengan alasan dekat dengan tujuan pengunjung walau sesungguhnya parkir disini jelas tidak aman.

Gambar 44 Grafik Penilaian Yang Berkaitan dengan Persepsi Pengguna terhadap Parkir Off Street

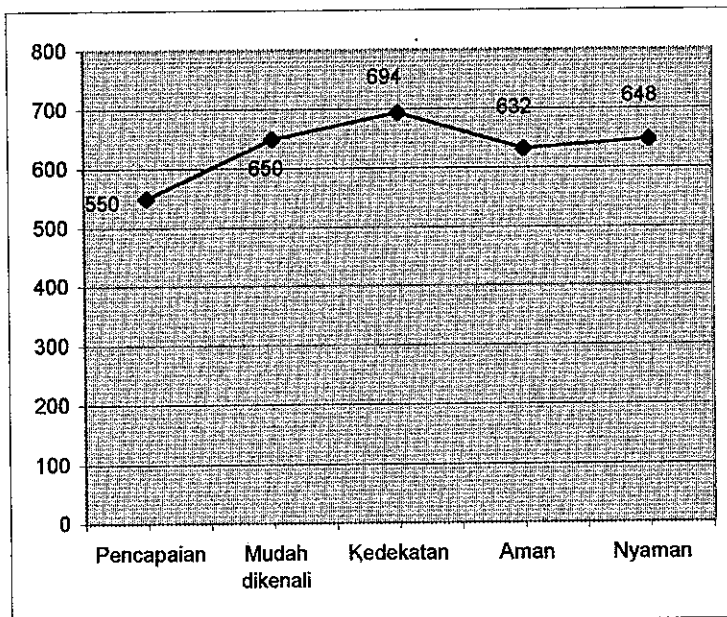


Grafik tersebut adalah jumlah total penilaian pengunjung terhadap area parkir off street, terlihat bahwa pengunjung lebih banyak memilih area parkir Metro kemudian disusul area parkir SCJ dan terakhir adalah Gedung Parkir.

- Dari grafik penilaian persepsi pengunjung terhadap parkir Off Street (Metro, SCJ dan Gedung Parkir) dapat diketahui bahwa area parkir Metro paling dominan menjadi pilihan pengunjung dengan pertimbangan utama karena mudah dikenali dengan skor 286 dan kedekatan dengan tujuan dengan skor 274
- Area parkir SCJ dengan pertimbangan utama karena kedekatan dengan skor 270 dan keamanan dengan skor 254
- Sedangkan pada Gedung Parkir, pemarkir mempunyai pertimbangan karena kedekatan dengan skor 150 dan nyaman dengan skor 142

Karena alasan dari persepsi pengunjung itulah maka area parkir Metro menjadi pilihan Utama pengunjung, sehingga prosentase penggunaan area parkir Metro mencapai 130% untuk Shopping Center Johar mencapai 42,5% dan untuk Gedung Parkir mencapai 26% (prosentase antara akumulasi terpadat dengan area parkir yang tersedia).

Gambar 45 Grafik Penilaian terhadap Faktor yang Berkaitan dengan Persepsi Pengguna



Setelah penilaian persepsi pengguna dijumlahkan ternyata pertimbangan pengunjung memilih tempat parkir adalah :

1. Kedekatan dengan tujuan, hal ini seperti dikatakan oleh Mark Childs bahwa area parkir yang berhubungan langsung dengan pedestrian dan mempunyai akses ke pertokoan mempunyai tingkat penggunaan yang sangat tinggi.
2. Mudah dikenali, pengunjung akan memarkirkan kendaraannya pada area parkir yang mudah mereka jumpai sesuai dengan arah kedatangan pengunjung.
3. Alasan ketiga adalah faktor kenyamanan

4. Alasan keempat adalah faktor kenyamanan.
5. Alasan terakhir adalah faktor pencapaian.

5.7. Temuan Analisa

5.7.1. Tata Guna Lahan

- a. Dari tata guna lahan yang ada, terlihat konsentrasi kegiatan berada pada kegiatan pasar tradisional ini disebabkan jumlah dan macam serta tingkat penggunaan lebih banyak berada pada lahan ini sehingga kawasan ini didominasi oleh kegiatan perdagangan tradisional, ini akan memberi dampak pada tingkat penggunaan fungsi fisik kota.
- b. Kegiatan pasar tradisional ini disamping mampu menggerakkan pengunjung lebih banyak bertujuan ke lahan ini juga mampu menggerakkan PKL-PKL untuk memadati (berada) pada sekitar pasar tradisional. Sehingga jumlah pengunjung dan jumlah PKL terakumulasi pada suatu lahan tertentu yaitu pada ruang terbuka yang dalam hal ini adalah Jl. Agus Salim tepatnya depan pasar Johar.
- a. Hubungan kinerja pedagang di pasar Johar dan Ya'ik saling menguntungkan sehingga semua tempat pada lahan tersebut terisi oleh pedagang dan ramai dikunjungi, tidak seperti pada pasar Bulu lantai 2 merupakan tempat yang tidak disukai pedagang. Hubungan kinerja yang baik ini berlaku juga pada PKL-PKL yang ada disekitarnya, artinya PKL pun mampu pula mendatangkan pengunjung, karena PKL lebih banyak memadati area dekat pasar tradisional maka pada jalan Agus Salim menjadi ramai/padat.
- b. Keberadaan Matahari Departemen Store tidak mampu menyaingi pasar Johar, yang didominasi kebanyakan oleh golongan ekonomi menengah kebawah,

Matahari Deptaremen Store ini pindah dan kedaan parkir di Shopping Center Johar (SCJ) menjadi sepi dan pemanfatan parkir yang semula hanya untuk kendaraan roda 4 kini dibagi juga untuk kendaraan roda 2.

5.7.2. Ruang Publik

- a. Pada kawasan Johar ruang terbuka yang ada hanya berupa jalur-jalur jalan dan lapangan (sangat kecil, merupakan sebagian kecil alun-alun yang dikembalikan tahun 2002). Adapun pada jalur-jalur jalan ini dimanfaatkan sebagai :

- sebagai tempat/ruang kerja bagi PKL-PKL
- sebagai jalur pejalan kaki
- sebagai tempat parkir dibadab jalan (oleh becak, mobil, taxi dan bus)
- sebagai tempat kegiatan bongkar muat barang

Jalur jalan yang digunakan untuk sirkulasi harus terbagi dengan adanya fungsi-fungsi tersebut diatas, sehingga sirkulasi terganggu. Jalur jalan yang banyak digunakan sebagai fungsi tersebut diatas adalah jalan Agus Salim.

- b. PKL mencari keuntungan dengan memadati jalur Agus Salim yang merupakan jalur padat pengunjung, dilain pihak jalur ini merupakan jalur utama masuk ataupun keluar kawasan Johar. PKL lebih banyak terakumulasi pada daerah sekitar pasar tradisional sehingga penempatan pintu masuk ke Gedung Parkir dari jalan Agus salim ke Jl. Alun-alun Timur berarti tidak memperhatikan aspek pengguna kawasan. Hal inilah yang merupakan salah satu penyebab tidak optimalnya penggunaan Gedung Parkir lantai 5.
- c. Penggunaan ruang publik yang melampaui batas (hingga memanfaatkan jalur jalan) akan berakibat ramai/padat dan kumuhnya lingkungan).

5.7.3. Sirkulasi dan Transportasi

Sirkulasi kendaraan ke masing-masing bangunan mempunyai tingkat kemudahan yang berbeda-beda :

- a. Pada Metro Hotel Plaza : sirkulasi masuk ke bangunan ini tidak terganggu oleh aktifitas PKL, jumlah pedestrian ke pada area masuk sedikit.
- b. Shopping Center Johar : sirkulasi masuk sedikit terganggu oleh adanya PKL akan tetapi sirkulasi keluar sangat terganggu oleh kegiatan PKL dan pejalan kaki yang memadati jalan keluarnya kendaraan.
- c. Gedung Parkir lantai 5 : sirkulasi masuk dapat dicapai dari berbagai jalan akan tetapi pintu utama masuk justru terletak pada Jl. Alun-alun Timur yang sangat padat dengan PKL.

Pengunjung menggunakan berbagai moda transportasi , akan tetapi moda transportasi yang digunakan pengunjung pada kawasan penelitian ini sebagian besar berada dan parkir pada jalan Agus Salim, hal ini disebabkan jalur jalan ini merupakan jalur utama memasuki kawasan dan dapat dilalui dengan 2 arah.

5.7.4. Sistem sirkulasi

- a. Secara tidak langsung sistem parkir yang digunakan pada masing-masing bangunan mempengaruhi pengunjung memilih tempat parkir, sistem parkir yang memberi respek pengunjung, dapat memberi keamanan dan kenyamanan serta kemudahan pengunjung(fasilitas jalan setapak) untuk berjalan menuju tempat tujuan menambah minat pengemudi milih tempat parkir,
- b. Sistem parkir di badan jalan lebih disukai pengunjung yang berkendara karena dekat dengan tujuan pengunjung akan tetapi mengganggu sirkulasi dan keamanan

pengunjung itu sendiri.

5.7.5. Aktifitas, kapasitas dan Kebutuhan Ruang Parkir

- a. Aktifitas yang ada pada masing-masing bangunan mempengaruhi jumlah penyediaan parkir, akan tetapi fasilitas parkir yang ada pada (Metro, SCJ dan Gedung Parkir) tidak sesuai dengan kebutuhan parkir yang harus disediakan.
- b. Rata-rata fasilitas parkir yang ada kurang dari jumlah yang seharusnya dimiliki, hanya Metro Hotel Plaza saja yang mempunyai fasilitas mendekati jumlah yang harus disediakan.
- c. Dari jumlah yang fasilitas parkir yang ada hanya Metro Hotel Plaza saja yang optimal penggunaannya, sedangkan SCJ lebih-lebih Gedung Parkir tidak optimal penggunaannya.
- d. Sedangkan fasilitas parkir dibadan jalan diatas daya tampung dengan kata lain parkir dibadan jalan meluber mengurangi area untuk sirkulasi akibatnya pada jalur-jalur jalan kawasan ini sering terjadi kemacetan.

5.7.6. Pengaruh Persepsi Pengguna Parkir

Selain faktor fisik dan faktor non fisik dalam hal ini adalah persepsi pengguna juga menentukan pengunjung dalam memilih tempat parkir, adapun faktor tersebut adalah: pencapaian, keamanan, kenyamanankedekatan dengan tujuan dan kemudahan tempat parkir terbaca oleh pengunjung.

BAB VI

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

6.1. Kesimpulan

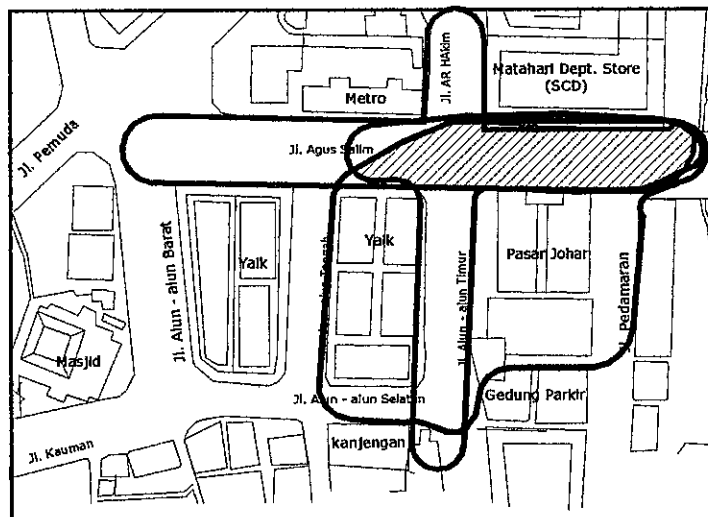
Adapun kesimpulan penulis terhadap penelitian Studi Ruang Parkir di Kawasan Johar adalah sebagai berikut :

- a. Tata guna lahan sangat mempengaruhi jumlah pergerakan pengguna kawasan dan pedagang kawasan johar, karena kegiatan kawasan didominasi oleh kegiatan pasar tradisionalnya (menjual kebutuhan pokok pangan dan sandang), maka jumlah mereka lebih banyak memadati lahan pasar tradisional. Keadaan ini sangat mempengaruhi letak ruang parkir dibadan jalan maupun parkir di bangunan.
- b. Ruang publik yang ada pada kawasan ini lebih banyak berupa jalur jalan, karena pasar tradisional mempunyai orientasi ke jalan Agus Salim maka pada jalan Agus Salim ini jumlah sektor informal/PKL, pejalan kaki dan kegiatan parkir di jalan ini akan lebih banyak dibandingkan dengan jalur jalan yang lainnya. Semua kegiatan- kegiatan yang ada pada ruang pulik ini sangat mempengaruhi kelancaran sirkulasi dan kegiatan perparkiran di kawasan Johar .
- c. Sirkulasi yang berlaku saat ini menjadikan jalan Agus salim sangat ramai dengan tingkat kemacetan tinggi, kecepatan kendaraan 2 – 3 km/jam karena:
 - Jalur ini merupakan jalur utama masuk kewasan johar
 - Jalur merupakan jalur 2 arah.
 - Jalur ini merupakan orientasi bangunan pasar tradisional dan juga SCJ.
 - Sirkulasi yang ada tidak dapat mendistribusikan pergerakan kendaraan maupun pengunjung.





- Pada jalan ini pula diletakkan pintu masuk utama ke area Gedung Parkir lantai 5.
- PKL dan pengunjung terakumulasi pada jl. Agus salim terpadat berada di depan pasar Johar.
- Terdapat 2 yaitu simpul jl. Agus salim dan Jl. AR Hakim dan Jl. Agus salim dan Jl. Kali Semarang, simpul-simpul ini digunakan sebagai pangkalan becak dan PKL.

Adapun area terpadat yang mempengaruhi masalah perparkiran pada kawasan johar yang dipengaruhi oleh ketiga elemen urban desain adalah :

Gambar 46 Overlapping dari 3 Elemen Urban Desain



Keterangan :

-  Tata guna lahan
-  Ruang publik
-  Sirkulasi dan transportasi
-  Overlapping = daerah terpadat

Sumber : Observasi lapangan 2002

- d. Secara tidak langsung sistem parkir yang digunakan masing-masing bangunan mempengaruhi pengemudi dalam memilih tempat parkir pada bangunan, adapun sistem yang banyak dipilih pengunjung adalah sistem parkir Kiss and Walk dan Hidden Parking Metro, karena akumulasi penggunaan tinggi pada bangunan ini.
- e. Walaupun secara keseluruhan jumlah kapasitas parkir yang dimiliki bangunan-bangunan kurang dari jumlah yang seharusnya akan tetapi penggunaan parkir tidak optimal yaitu : 61,66 %. Sedangkan penggunaan parkir dijalan mencapai 166,66% penggunaan yang sangat optimal ini justru menjadi penyebab kemacetan kawasan johar yang pada akhirnya mengurangi kualitas lingkungan.
- f. Adapun urutan dari 5 faktor persepsi pengguna terhadap ruang parkir adalah :
 - kedekatan dengan tujuan pengunjung
 - kemudahan pengunjung mengerti dimana letak ruang parkir
 - kenyamanan dari ruang parkir (keteduhan, ketertutupan)
 - keamanan ruang parkir (tergores, kehilangan)
 - pencapaian ke tempat parkir.

6.2. Rekomendasi

Rekomendasi dari penelitian Studi Ruang Parkir di Kawasan Johar adalah :

- a. Agar sirkulasi dapat terdistribusi dengan baik dan tidak terakumulasi pada tempat tertentu maka perlu pengaturan kembali sirkulasi dengan menjadikan Jl. Agus Salim dan jl. AR Hakim hanya diperbolehkan 1 arah saja pada jam 15.00 s/d 09.00 WIB. Pada jl. Agus Salim arah yang diusulkan adalah arah dari Jl. Mataram ke Jl. Agus salim dan pada Jl. AR Hakim arah yang diusulkan adalah arah dari Jl. Pemuda ke Jl. AR Hakim.

- b. Keberadaan PKL perlu diperhitungkan dalam perencanaan dan perancangan dengan pembebasan jalur jalan Agus Salim pada jam 09.00 s/d 15.00 WIB dan menempatkan PKL-PKL pada waktu tersebut, sehingga PKL yang berada pada Jl. Alun-alun Selatan dipindahkan pada jalan Agus salim..Pembebasan sirkulasi kendaraan ke Jl. Agus salim mulai depan pasar Johar sampai depan Ya'ik, hanya pejalan kaki dan PKL-PKL saja yang diperbolehkan.
- c. Pintu masuk dan keluar Metro Hotel Plaza dipindahkan hanya melalui 1 pintu yaitu pintu dari Jl. Pemuda.
- d. Bentuk penyajian PKL perlu diseragamkan akan tetapi dihindarkan dari bentuk penyajian yang bersifat semi permanen lebih-lebih permanen, misalnya dengan penyajian yang dapat ditarik oleh sepeda ,motor maupun mobil. Atau dapat pula penyediaan pos-pos untuk penempatan gerobak mereka.

DAFTAR PUSTAKA

1. Bappedda TK II Semarang, 1994, **Penelitian Pasar Johar**
2. Budiman, Amen, 1978, **Semarang Riwayatmu Dulu**, Semarang : Tunjungsari
3. Budiman, Amen, 1979, **Semarang Juwita**, Semarang : Tunjungsari
4. Budiman, Amen, 1975, **Sepanjang Jalan Kenangan**, Semarang : Tunjungsari
5. Brabanilla dan Cianni, 1977
6. Catanese, J, Anthony, Snyder C James dan Sasongko, 1984, **Introduction to Urban Planning**, Bandung: Penerbit Erlangga
7. D. Chiara and Koppelman, **Site Planning Standard**
8. Eisner, Simon – Gallin, Arthur – Eisner, Stanley, New York : **Urban Pattern Sixth Edition**
9. Golany, S, Gideon, 1995, **Ethic Urban Design Culture, Form and Environment**, New York : John Wilwy & Sons, INC, USA
10. Hartson, 1980, **Cencus of Bussines**
11. Hayden, Dolores, 1995, **The Power of Place**, London:MIT Press
12. Humas Kodya Dati II Semarang, 1993, **Semarang Menyongsong Masa Depan**
Semarang : II Humas Kodya Dati II Semarang
13. Kirana, Andy, 1991, **Teori Perancangan Kota**
14. Kostof, Spiro, 1991, **The City Shaped**, London: Thames and Hudson
15. Kerjasama Bappeda dan Unika Soegijopranoto 2000, **Laporan Akhir Perilaku Pasar Tradisional Terhadap Perkembangan Kawasan Perdagangan Kota Semarang**, Semarang: Unika Soegijopranata

16. Lefebvre, Henri, 1981, **La Production L'espace**, Paris : Anthopos
17. Lynch, Kevin, 1990, **City Sense and City Design**, London: MIT Press
18. Meschan dan Roes, 1990
19. Sculz-Norberg, Christian, 1979, **Genius Loci towards a Phenomenology of Architecture**, New York: Rizzoli
20. Sculz-Norberg, Christian, 1988, **Architecture Meaning and Place**, New York : Electa/Rizzoli
21. Shirvani, Hamid, 1985, **Urban Design Process**
22. Snyder, C.James, 1984, **Architectural Research**, Van Nostrand Reinhold Company Inc.
23. Spreiregen, Paul,D, 1965, **The Architectiral of Towns and Cities**, USA : MC Graw Hill Book Company
24. Trancik, Roger, 1986, **Finding the Lost Space**, New York USA
25. Childs, Mark, 1999, **Parking Spaces**, by The Mc Graw-Hill Companies